

# A ABUSIVIDADE DA TARIFA DINÂMICA PRATICADA PELO UBER

## *The abusiveness of the dynamic tariff practiced by Uber*

Cássio Benvenuto de Castro<sup>1</sup>

### RESUMO

O serviço publicizado de transporte individual de passageiros foi revolucionado pelo advento do Uber. Uma sucessão de normas jurídicas regulamentou a prestação do serviço, com base no esquema concorrencial e da livre iniciativa objetivada como fundamento e como princípio constitucional. O problema, atualmente, não reside na diagramação conceitual, antes na fixação de limites ao serviço de precificação do Uber, que deve atender ao poder de polícia administrativa implicado pela Constituição. A tarifa dinâmica se torna abusiva quando não está pautada em critérios limítrofes de quantificadores, de tempo e de espaço para a realização; ainda mais, quando a estipulação do preço é nota unilateral e que se modifica em segundos refratários à previsibilidade dos consumidores. A pesquisa avança através de uma metodologia dialética que aproxima os serviços de táxi e de Uber, portanto, descobre a necessidade de controle no preço do serviço prestado em nome da mobilidade urbana e no interesse dos consumidores.

### PALAVRAS-CHAVE

Administrativo, consumidor, transporte, Uber, tarifa dinâmica.

### SUMÁRIO

1 Introdução. 2 O transporte publicizado individual de passageiros. 2.1 O regime jurídico aplicável ao táxi. 2.2 O regime jurídico aplicável ao Uber. 3 O drittwirkung nos contratos virtuais para o transporte individual remunerado. 3.1 Os limites operacionais dos prestadores de serviço de transporte individual de passageiros. 3.2 A abusividade do preço dinâmico manipulado pelo Uber. 4 Conclusão. 5

### ABSTRACT

*The advertising service for individual passenger transportation was revolutionized by the advent of Uber. A succession of rights regulated the provision of the service, based on the competitive scheme and the free initiative objectified as the foundation and constitutional principle. The problem, now, lies not in conceptual issues, but rather in setting limits on Uber's pricing service, which must take into account the administrative police power taken over by the Constitution. The dynamic tariff becomes abusive when it is not based on boundary terms of quantifiers, time and space for realization; even more, when the stipulation of the price is unilateral note and that modifies in seconds refractory to the predictability of the consumers. The research advances through a dialectical methodology that approximates the services of taxi and Uber, therefore, uncovers the need of control the prices of the service rendered in the name of the urban traffic and in the interest of the consumers.*

### KEYWORDS

*Administrative, consumer, transport, Uber, dynamic tariff.*

---

1 Juiz de direito no Rio Grande do Sul. Especialista em Ciências Criminais. Especialista em Direitos Fundamentais e Direito do Consumidor. Mestre em direito pela UFRGS. Doutorando em Direito pela UFRGS. Autor, em 2018, dos livros: Direito Probatório: o pendulo entre a verdade e a prova (Juruá); Prescrição e Decadência: sistematização de critérios na perspectiva da tutela dos direitos (Lumen Juris); Ônus da Prova: função e natureza jurídica (Lumen Juris). E-mail: cassiobc@tjrs.jus.br

## Referências

**SUMMARY**

1 Introduction. 2 The individual publicized transport of passengers. 2.1 The legal rights applicable to taxi service. 2.2 The legal rights applicable to Uber. 3 The *drittwirkung* in the virtual contracts for the individual remunerated transport. 3.1 Operational limits for individual passenger transport service providers. 3.2 The abusiveness of the dynamic tariff manipulated by Uber. 4 Conclusion. 5 References

**1 INTRODUÇÃO**

A tecnologia consiste em uma interface da globalização e dos novos arranjos do mercado (espaço-temporal das relações econômicas). Não ocorre justaposição diacrônica entre os fenômenos, antes um intercambiável desenvolvimento que descobre inéditas práticas e relações entre os certames públicos e privados, na cada vez mais hipercomplexa<sup>2</sup> sociedade pós-moderna.

O direito acusa tais movimentações<sup>3</sup>. Embora se comente que a linguagem se estabiliza no tempo-espaço e, comumente, perfectibiliza arranjos sociais consolidados de maneira morosa ou conservadora em uma feição institucional, a própria abertura das normas constitucionais proporciona uma reordenação de enunciados que não estão adstritos ao monopólio estatal – inclusive a soberania<sup>4</sup> se recondiciona, em uma nova

2 “Com complexidade queremos dizer que sempre existem mais possibilidades do que se pode realizar. Por contingência entendemos o fato de que as possibilidades apontadas para as demais experiências poderiam ser diferentes das esperadas; ou seja, que essa indicação pode ser enganosa por referir-se a algo inexistente, inatingível, ou a algo que após tomadas as medidas necessárias para a experiência concreta (por exemplo, indo-se ao ponto determinado), não mais lá está. Em termos práticos, complexidade significa seleção forçada, e contingência significa perigo de desapontamento e necessidade de assumir-se riscos”. A ideia dos “direitos” não se resume a dicotomias. O interesse encampa novas necessidades, daí que a tutela do direito, ainda, fornece inéditas dinâmicas à temática em análise. Ver LUHMANN, Niklas. *Sociologia do Direito*, I. Rio de Janeiro: Edições Tempo Brasileiro, 1983, p. 45/6.

Uma visão prática da influência da tecnologia em uma nova ordem mundial dos negócios pode ser avistado no ensaio CASTRO, Cássio Benvenuti de. Desterritorialização das relações jurídicas: efeitos para o direito privado. *Revista Jurídica*. São Paulo: Sage, vol. 481, nov/2017, *passim*.

3 “A virtude que se proclama servir melhor aos interesses do indivíduo não é a *conformidade* às regras (as quais, em todo caso, são poucas e contraditórias), mas a *flexibilidade*: a prontidão em mudar repentinamente de tática e de estilo, abandonar compromissos e lealdades sem arrependimento – e buscar oportunidades mais de acordo com sua disponibilidade atual do que com as próprias preferências”. Em um mundo pluralista e globalizado, cujas diretrizes virtuais, na prática, apropriaram-se da realidade palpável (e o homem virou o objeto do produto), natural que o poder não está na ortodoxia; deve estar no grau de agilidade de inovar e reconstruir as tendências para uma vida melhor. Ou, para o que restar da vida (considerando a revolta da natureza com a destruição do meio ambiente). Ver BAUMAN, Zygmunt. *Tempos Líquidos*. Rio de Janeiro: Zahar, 2007, p. 10.

4 Zagrebelsky chega a comentar que forças corrosivas internas e externas implicam uma releitura da soberania, com ascensão da primazia do ser humano como o centro do pluralismo valorativo que unifica os sistemas jurídicos. Por exemplo: as contingências políticas fragmentadoras do poder central; a formação de centros alternativos de poder; os imperativos econômicos, ideológicos, religiosos e culturais, em dimensões que acabam por fragmentar o próprio território; a neoinstitucionalização de contextos arregimentados por novos costumes e práticas, como o próprio comércio eletrônico; e a tendente supremacia de Tribunais supranacionais; cada questão influencia, à sua maneira, e compõe um circuito de forças que descentraliza o poder, para daí revalorizar o sentimento do ser humano como o início e o ponto de

ordem mundial cuja virtualização é pedra de toque da desterritorialização<sup>5</sup> e da agilidade dos negócios alinhavados.

A proposta do ensaio se conforma nessa mobilidade: discutir alguns aspectos do serviço prestado pela plataforma do Uber, considerando-se os enunciados integrativos do sistema jurídico bem como as normativas de ordem pública que, em alguma medida, limitam uma total falta de regulamentação do mercado. Afinal, não existem direitos ilimitados ou absolutos no embasamento constitucional.

O serviço do Uber é atividade privada de utilidade pública. Daí que ele transcende a vetusta obsessão por conceitos de enquadramento enquanto serviço público (a tese do *one size fits all*<sup>6</sup>). Com fundamento nos arts. 1º, IV e 170, *caput* e parágrafo único, todos da CF, a livre concorrência e a autonomia privada remetem o serviço a um esquema de auto regulação. O que é natural no mercado. Agora, conforme a doutrina da *law and economics*, os interesses privados tendem a serem maximizados, com a inversão contingencial e indesejada dos maiores interessados na utilização da plataforma – os usuários, os passageiros. Embora se trate de um sistema de compartilhamento econômico dos custos do transporte (*sharing economy*)<sup>7</sup>, os desvios funcionais que as intercorrências do jeitinho brasileiro podem acarretar demanda tentáculos interventivos dos enunciados jurídicos (*public takeovers*)<sup>8</sup>.

A estrutura do serviço de transporte individual de passageiros, por intermédio da plataforma Uber, com sua virtualidade e sua peculiaridade, reclama atenção funcional. Através de uma metodologia dialógica entre os ditames normativos e argumentos empíricos, é questionada a precificação denominada “tarifa dinâmica” do serviço. Afinal, o Uber não possui uma tabela pré-fixada, e malgrado antecipe o preço da corrida antes, mesmo, da chegada do veículo, esse custo é pautado unilateralmente, o que permite preços onerosos e desconforme a critérios explícitos segundo a demanda.

Os valores e um contexto de ordem pública implicam uma previsibilidade nessa

chegada das soluções jurídicas. ZAGREBELSKY, Gustavo. *El derecho dúctil: ley, derechos, justicia*. 9. ed. Madrid: Editorial Trotta, 2009, p. 10.

5 CASTRO, Cássio Benvenuto de. Desterritorialização das relações jurídicas: efeitos para o direito privado. *Revista Jurídica*. São Paulo: Sage, vol. 481, nov/2017, *passim*.

6 A crise da subsunção e os estudos de metodologia (argumentação) descobrem que o direito não é uma moldura que deve sobrepor toda a realidade. Pelo contrário, normas e fatos interagem e se auto influenciam, um fenômeno que destaca o direito como uma empresa em diuturna construção.

7 A utilização de terminologia estrangeira é decorrente do pressuposto globalizado da temática. Aliás, quando se depara com notas virtuais, tecnologia e digitalização da vida, inevitável o “compartilhamento” de conceitos para não desperdiçar a origem a própria funcionalidade dos fenômenos. *Sharing economy* assume um sentido de simbiose transportador-passageiro, como um jogo de ganha-ganha, quase uma carona subsidiada; o *public takeover* é chamada a intervenção institucionalizada nas falhas do mercado, quando fatores contingenciais saem da rota esperada pelo setor.

8 OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende; FIGUEIROA, Caio Cesar. Desafios das reformas institucionais a partir de novas tecnologias: uma abordagem pragmática ao direito público a partir do caso do Uber. *Revista de Direito Público da Economia*. Belo Horizonte: Fórum, n. 54, 2016, p. 159 e 161.

precificação. Do contrário, o benefício da tecnologia arrisca violar caros ditames jurídicos constitucionais e de superposição legal.

## 2 O TRANSPORTE PUBLICIZADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

O transporte público de passageiros consiste em uma classe cujas espécies são o transporte coletivo (ônibus, lotação, avião de grande porte) e o transporte particular (no caso estudado, automóveis). Em direito público, classicamente, existem controvérsias acerca do regime jurídico aplicável a essa última categoria. Consoante a notória percepção de Pontes de Miranda, o “direito brasileiro nasceu de galho em planta”, logo, acaba por não assumir uma postura sistemática sobre a natureza jurídica do serviço de transporte individual de passageiros. Influências da Escola francesa<sup>9</sup> e um apanhado de conceitos importados dos Estados Unidos, mais recentemente, combinam-se ao performar jurisprudência e dogmática brasileira em uma colcha de retalhos – o que não é novidade, no futuro que quase nunca chega nesse país.

O problema reside em definir se o transporte remunerado individual de passageiros se trata de um (a) serviço público ou, de outro lado, se ele configura (b) uma atividade econômica em sentido estrito (art. 170 e 173 da CF).

Note-se que o art. 175 da CF considera serviço público aquele essencial, prestado pelo Estado, conforme vagueza semântica do “interesse público” (Escola Francesa), ou mediante delegação por concessão ou permissão, por intermédio de licitação. Porém, os táxis e o serviço de Uber não são delegados nessas formalidades, o que lhes retira o caráter de serviço público. Segundo as notas americanizadas, quanto maior a regulação normativa do serviço, ele assume o caráter de público ou, do contrário, o caráter de atividade econômica remunerada<sup>10</sup>.

A estrutura e a funcionalização dos serviços de táxi e do Uber, quando analisados no diálogo entre as fontes, comportam mais similitudes que dessemelhanças. Embora a jurisprudência seja dissonante sobre a temática, o contexto normativo remete a uma integração conceitual e a respeito do regime jurídico das atividades, aproximando-as, o que somente não é admitido caso sobreposta leitura mais ideológica que jusfilosófica.

### 2.1 O REGIME JURÍDICO APLICÁVEL AO TÁXI

Consoante diversas decisões judiciais antigas, pelo fato do serviço de táxi, em

---

9 Notória a influência francesa na Escola de Direito Administrativo brasileiro, uma matriz conceitual e que, em termos de serviço público, deveras alinhada a conceitos a regimes jurídicos estatistas e centralizadores. Ver DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 18. ed. São Paulo: Atlas, 2005, p. 26 e seguintes.

10 GIACOMUZZI, José Guilherme. O serviço de táxi é serviço público? Em torno de conceitos e da esquizofrenia no direito administrativo brasileiro. *Revista de Direito Administrativo & Constitucional*. Belo Horizonte: Fórum, n. 68, 2017, p. 229 e seguintes.

algumas hipóteses, ser autorizado mediante licitação, o regime jurídico que o abalizava seria o de serviço público. Daí a implicância da categoria em relação ao advento do Uber, porque os taxistas estavam submetidos a encargos maiores que a nova modalidade de prestação de transporte.

Em primeiro lugar, a Constituição não explicita que o serviço de táxi se enquadre como serviço público. Somente o transporte coletivo<sup>11</sup> estaria sujeito à permissão ou concessão – sendo que o táxi seria meramente autorizado ao condutor ou, como tem acontecido, a alguma empresa que realoca ou contrata motoristas para a prestação do serviço (violando-se a eventual licitação<sup>12</sup> que poderia ter sido efetuada).

Em segundo lugar, a reforma legislativa explicitada na Lei de Mobilidade Urbana surpreende a rotação epistêmica sobre a natureza do serviço prestado pelo táxi. Com efeito, a redação originária da Lei 12.587/12 estabelecia:

*Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, 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.*

A Lei 12.865/13 conferiu nova redação ao dispositivo, salientando-se duplas situações fundamentais – foi retirado o termo “permissão” bem como não se utilizou mais o predicado “serviço público”, mas *serviço de utilidade pública*, conceito deveras amplo, e que remete a prestação dessa modalidade de transporte à atividade econômica no sentido estrito:

*Art. 12. 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.*

O que significa dizer que o serviço de táxi é de utilidade pública?

---

11 A única referência ao transporte de passageiros como serviço público, na Constituição, está no art. 30, V, referindo-se ao transporte em “coletivos”. Evidente que lei infraconstitucional pode determinar outros serviços públicos, desde que observados os ditames constitucionais (arts. 175, 173, 170, 178, dentre outros) bem como os postulados da razoabilidade e da proporcionalidade. A lei não pode transcender o contexto explícito e implícito diagramado pelo Estado Constitucional.

12 O argumento de que a autorização (permissão precária, nos termos de muitos julgados) deveria ser precedida de licitação, e acabou por conduzir a jurisprudência para as decisões mais díspares, perdeu o sentido. A Lei de Mobilidade Urbana (LMU, Lei 12.587/12) refere que o serviço pode ser transferido a terceiros, desde que atendidas normas do poder de polícia – o que é bem diferente das normas atinentes ao serviço público.

A referida lei estabelece:

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

A resposta se auto explica em tópicos<sup>13</sup>: o sujeito que adota e conserva uma praça pública desenvolve atividade de utilidade pública; o sujeito que conserva e reconstrói a estátua de Iemanjá, na beira-mar, pratica ato de utilidade pública; o sujeito que acolhe, medica e trata de animais de rua (sem raça definida) desenvolve serviço de utilidade pública.

Quer dizer, um conceito vago<sup>14</sup> no qual todo o benefício à universalidade comunitária pode ser adequado. As atitudes razoáveis em benefício da sociedade são de utilidade pública, sejam elas, atividade remuneradas, ou não. O problema é que os legisladores brasileiros que votam as leis não percebem tais peculiaridades que implicam valores (porque escritos em normas jurídicas). Afinal, celebridades do legislativo parecem mais artistas, lideranças de grupos lobistas e, ultimamente, figurantes de celas da polícia federal.

Ocorre que os detalhes da legislação convergem ao sistema constitucional, devem ser aplicados conforme a Constituição. Daí que o serviço de táxi, embora predicado como de utilidade pública, trata-se de uma atividade econômica no sentido estrito que, diferentemente do sujeito (pessoa física ou jurídica) que cuida da estátua de Iemanjá, apenas deve atender a requisitos mais estritos porque decorrentes do poder de polícia estatal. Não se trata de delegação de serviço público no contexto francês que inaugurou o direito administrativo brasileiro, antes consiste em um conceito estadunidense amarrado no amontoado de retalhos que ancoram a legislação do *país do futuro*.

Lembra-se que o direito brasileiro “nasce do galho em planta”. Portanto, é tarefa dos cientistas, da academia, propor os requisitos de saturação<sup>15</sup> argumentativa que expliquem o porquê desse estado de coisas conceitual e funcional – influências do direito comparado que, em realidade, mais confundem que exprimem a estrutura do serviço prestado.

Importante é que o serviço prestado pelo táxi não é serviço público – trata-se de atividade econômica em sentido estrito, que resplandece uma utilidade pública; o que,

13 Os tópicos são pontos de vista empregáveis que podem ser dessumidos pelas inferências da própria problematização circular que uma questão singela (porque respondida pelo senso comum e por máximas de experiência, art. 375 do CPC) remete ao raciocínio. Perguntar também responde. Ver VIEHWEG, Theodor. *Tópica e Jurisprudência: uma contribuição à investigação dos fundamentos jurídico-científicos*. Trad. da 5. ed. Alemã por Kelly Susane Alflen da Silva. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2008, p. 25.

14 A compreensão ou interpretação de enunciados vagos ou abertos reclama uma circularidade que, no mais das vezes, trafega do fato para a norma, e vice-versa. Questão hermenêutica aprofundada por Esser e a miríade de jusfilósofos como Heidegger e Gadamer. Sobre uma aproximação temática, propedêutica, ver ENGISH, Karl. *Introdução ao Pensamento Jurídico*. 6. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, p. 205 e seguintes.

15 Em teoria da argumentação (a mais prática das teorias), o requisito de saturação cuida do acúmulo de enunciados que reforçam a proposição normativa almejada. “A validade dos argumentos nas diversas formas depende da validade dos enunciados que se estabelecem para dita saturação. Para fundamentar a validade desses enunciados, são necessários argumentos de novas formas”. ALEXY, Robert. *Teoria da Argumentação Jurídica: a teoria do discurso racional como teoria da fundamentação jurídica*. 3ª ed. Trad. Zilda Hutchinson Schild Silva. Rio de Janeiro: Forense, 2011, p. 236.

apenas por isso, não o distingue da natureza jurídica do Uber.

## 2.2 O REGIME JURÍDICO APLICÁVEL AO UBER

A elaboração de novas práticas económicas no mercado é abalizada como fundamento e como princípio constitucional. Com efeito, as máximas da livre iniciativa e da livre concorrência imputam, para além de uma eficácia interpretativa dos direitos fundamentais, uma cláusula de barreira para os nichos de mercado que tendem a impedir novas práticas empresariais, negociais ou comerciais.

O art. 1º, IV da CF estabelece a livre iniciativa como fundamento; o art. 170, IV da CF estabelece a livre concorrência. Fundamento e princípio, o que importa é o carácter fundamental dos enunciados alocados na Constituição, embora não estejam no sempre citado art. 5º. Aliás, no art. 5º, XXXII se explicita que o Estado promoverá a proteção do consumidor, o que é causa e consequência dos enunciados de antemão citados.

Não se trata, somente, de proteger os agentes económicos que sobrevivem do mercado. Sobretudo, ocorre da livre iniciativa e da liberdade da concorrência tutelar a atividade económica enquanto um benefício para o próprio consumidor. Daniel Sarmento refere que o “foco principal *não* é a proteção desses agentes, mas sim a tutela dos interesses dos consumidores, que são prejudicados pela imposição de limites injustificados à sua liberdade de escolha. Portanto, a criação de embaraços estatais à competição, com a instituição de reservas e privilégios a empresas ou grupos específicos, viola não apenas os direitos dos potenciais concorrentes prejudicados. Mais que isso, ela ofende os interesses dos consumidores e da própria sociedade”<sup>16</sup>.

Inclusive, o STF adjudicou a Súmula vinculante 49, cuja *ratio decidendi* leva em conta a liberdade de iniciativa e a liberdade para a concorrência no Estado Constitucional: “Ofende o princípio da livre concorrência lei municipal que impede a instalação de estabelecimentos comerciais do mesmo ramo em determinada área”.

Portanto, reservas de mercado ou alegação de monopólio para o transporte individual de passageiros é argumento que violenta o texto da Constituição. Assinala desrespeito, inclusive, ao sistema normativo e ao estado de coisas que o regime jurídico do Estado Constitucional estabeleceu como superiores, tanto em termos de liberdade como de igualdade – princípios superiores em relação aos demais (embora não absolutos).

A LMU classificou meios de transporte e normas sobre a mobilidade urbana em um carácter geral:

*Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e*

---

16 SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional económica, liberdade e transporte individual de passageiros: o “caso Uber”. *Revista Brasileira de Direito Público*. Belo Horizonte: Fórum, n. 50, 2015, p. 17.



*coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.*

*§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:*

*I - quanto ao objeto:*

*a) de passageiros;*

*b) de cargas;*

*II - quanto à característica do serviço:*

*a) coletivo;*

*b) individual;*

*III - quanto à natureza do serviço:*

*a) público;*

*b) privado.*

A Lei 12.965/14 (Marco Civil da Internet) reforça a liberdade de concorrência a promoção de inovações, notas marcantes do Uber:

*Art. 2º A disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento o respeito à liberdade de expressão, bem como:*

*IV - a abertura e a colaboração;*

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

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

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

*Art. 4º A disciplina do uso da internet no Brasil tem por objetivo a promoção:*

*III - da inovação e do fomento à ampla difusão de novas tecnologias e modelos de uso e acesso.*

Textos legislados que refletem o caráter de atividade econômica em sentido estrito desempenhada pelo serviço de Uber, aproximando-o, em natureza, do serviço de táxi.

Respeitosamente a entendimentos contrários<sup>17</sup>, a LMU é imputável tanto ao serviço

---

17 Daniel Sarmiento (op. cit., p. 28) refere que a LMU foi prevista para o serviço de táxi, esse sim, de caráter público. Porque o Uber não seria “aberto ao público”, na medida em que o transporte pelo Uber somente pode ser “realizado para consumidores previamente cadastrados junto a uma empresa privada”. Reiterando o respeito ao autor, isso chega a ser um argumento suicida ao próprio esquema tecnológico que Sarmiento, mesmo, defende, no citado ensaio. Na pós-modernidade que respira o ambiente virtual, não estar cadastrado não define regimes jurídicos, quando se trata de cadastramento gratuito, quando a frota de Uber é tamanha que atinge a mobilidade urbana e a própria segurança dos consumidores por equiparação, e, principalmente, porque a realidade da coisificação do homem em benefício do *app* do celular não pode ser refratária ao fato de que o ser humano se transformou em um avatar que se vale do *click agreement*, inclusive, para o táxi – basta observar o “99 táxi”, dentre outros aplicativos.

A virtualização arrefece conceitos acerca de abertura ou não abertura. Por isso se repete que há mais semelhanças que diferenças, entre os serviços. A separação é meramente metodológico-evolutiva.

Melhor falar em coparticipação, compartilhamento, ou maior escala de normas de polícia que controlam determinada atividade, porque #somostodosvirtuais.

Marcelo Schenk Duque assume posição similar à de Sarmiento, ao dizer: “o Uber não pode ser apontado propriamente como uma modalidade de transporte aberta ao público, no sentido convencional do termo, já que depende da intermediação de uma plataforma que faça a mediação entre ofertantes e demandantes de caronas pagas, há que se concluir que a sua previsão fugiu dos limites traçados pela lei que instituiu as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana”. Ver DUQUE, Marcelo Schenk. A constitucionalidade do serviço Uber no Brasil. *Revista de Direito do Consumidor*. São Paulo: Revista dos Tribunais, vol. 105, 2016, p. 507.



de táxi como ao serviço de Uber. Com efeito, o Uber não se trata de um transporte privado – apenas porque condiciona a respectiva chamada a quem possui aplicativo virtual.

Em primeiro lugar, porque o aplicativo é gratuito e seria contrariar as próprias premissas da evolução globalizada e desterritorializada da internet, pensar que o táxi é público porque identificável com uma cor diferente, mas o Uber não é público porque se trata de um carro comum. O estado de coisas não deve tentar, de toda maneira, se subsumir a conceitos pré-dados, mas fazer circular a realidade fato-norma àquilo que a evolução da sociedade, dinamicamente, implica à rotina das pessoas. Em segundo lugar, atualmente, existem tantos ou mais carros de Uber, na praça, que automóveis de táxi. Isso quer dizer que o serviço de Uber acaba intervindo a um indeterminável número de pessoas, fazendo-as consumidoras do serviço (art. 2º, parágrafo único do CDC), seja no sentido estrito da lei, seja por equiparação (art. 29 do CDC, o *bystander*; bem como o consumidor vítima, art. 17). Tratando-se de lei de ordem pública (o CDC), a condição dos usuários também reflete – na volta – à natureza dos fornecedores, daí que táxi e Uber desempenham atividade econômica e ambos consistem em serviços de transporte remunerado de passageiros em caráter público, conforme a previsão da Lei de Mobilidade Urbana.

A Lei 12.468/11, que regulamenta a atividade do taxista dispõe:

*Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.*

A “privatividade” estipulada nesse dispositivo justifica o esforço doutrinário em caracterizar o Uber como transporte individual “privado”. Contudo, essa “privatividade”

---

Ora, o Uber é mais público que o táxi – ele está por todos os lugares, dentro da casa de todas as pessoas. O táxi, em realidade, acabou se privatizando em linhas mais estreitas (embora o táxi também se valha de plataformas digitais, na atualidade). Logo, a metodologia digital não é peremptória para enquadramentos, como refere Duque, até por que argumentos éticos, empíricos, analógicos, e que compõem uma “saturação” hiper-cíclica entre fato-norma, no ineditismo que a tecnologia enseja, a novidade deve ser acompanhada sem âncoras conceituais. A dicotomia pública privada não se subsume ao critério “plataforma” (repete-se: o táxi também está se valendo de plataforma digital). Daí que os argumentos jurídicos estritos devem observar o discurso prático, a flexibilidade e celeridade da inovação, no esquema proposto pela discursividade alexyana. O problema chega a lembrar o debate sobre a subsunção ou sobre o dedutivismo estrito, na metodologia – e se chama atenção à teses de doutoramento de Duque que, justamente, vale-se de uma metódica contra majoritária para encorpar legitimidade à *drittwirkung* através de uma maneira-de-ver o sistema jurídico em direção à CF, a despeito do texto estrito da Constituição, que deve ser integrado pelo sistema (em termos de estruturação das normas e dos cânones interpretativos, ver a doutrina de Friedrich Müller).

Público ou privado é fator secundário. Incidência da LMU é contingencial à natureza do serviço. Em caso de conceitos estritos, impossível falar do Uber como uma *sharing travel*, porque se trata de relação de consumo, apenas com intensidade normativa de inserção mercadológica mais flexíveis. Aliás, a tendência da civilidade é a desburocratização – isso se verifica até no processo civil, com as ADR (*administrative dispute resolutions*), o sistema multiportas, os CEJUSCs, a mediação, dentre outros meios alternativos de solução de contendas (e que não perdem o caráter judicioso).

enseja uma interpretação conforme a Constituição e de acordo com basilares cânones interpretativos bem como relevando o discurso prático geral.

Pelo sistema constitucional, o serviço de táxi não consiste em serviço público, mas em atividade remunerada oferecida ao público (de interesse público). A “privatividade” deve convergir à CF (na terminologia da doutrina de Marcelo Schenk Duque, em tese de doutoramento). Além disso, a LMU é norma posterior, que retirou o caráter de serviço público que outrora se poderia atribuir ao táxi. O direito consiste em subproduto da cultura, sofre os influxos da cultura, daí que, antigamente, até a Lei 9.099/95, a capacidade postulatória em juízo era “privativa” do advogado – até que se estabelecesse a dispensa do advogado, atendido os valores e critérios legais determinados. Assim acontece com os demais nichos de mercado, em especial, na matéria de trânsito e transporte, cujo o maior interessado é a população que propuliona a economia com tais serviços. Esses argumentos são empíricos, práticos, pertinentes ao estado da evolução espaço-temporal da civilização, afinal, o direito é reflexo cultural<sup>18</sup>, reporta o estado civilizatório de um povo (ou, não civilizatório).

A “privatividade” suscitada seria o mesmo que dizer ser obrigatória e essencial a venda de CDs e, de outro lado, torna-se proibido os *streamings* de músicas.

Não se desconhece o projeto de Lei 5.587/16<sup>19</sup>, que pretende denominar o Uber (na LMU) como serviço de transporte individual privado de passageiros, acolhendo o pleito doutrinário. Agora, a questão não é meramente conceitual, quando o sistema e a própria CF incentivam a liberdade concorrencial. J. J. Gomes Canotilho refere que a lei que regulamenta o serviço de taxista, que é mediado pelo poder público (na condição de poder de polícia), adquirem veículos com subsídios e com regalias que a própria legislação recomenda. Ou seja, a literalidade da Lei 12.468/11 não é “excludente, no sentido de que veda o acesso à atividade econômica privada de transporte individual de passageiros a todos e a qualquer cidadão que queira exercê-lo”<sup>20</sup>.

O projeto que se transformou na Lei 13.618/18, estipulou o que a doutrina majoritária defende, ao modificar a colcha de retalhos da LMU (que passou a vigorar com a seguinte redação):

*Art. 4º [...] X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários*

18 CHASE, Oscar G. *Direito, cultura e ritual: sistemas de resolução de conflitos no contexto da cultura comparada*. São Paulo: Marcial Pons, 2014, passim.

19 Ver DOURADO, Thaís Amaral; MOTTA, Fabrício Macedo. Uber e serviços de táxi no Brasil sob a ótica do direito administrativo. *Fórum Administrativo*. Belo Horizonte: Fórum, n. 196, 2017, p. 69 e seguintes.

20 CANOTILHO, José Joaquim Gomes. Atividade econômica do transporte individual de passageiros. *Revista de Direito Administrativo*. Rio de Janeiro: FGV, vol. 277, 2018, p. 291.

*previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.*

O problema, respeitosamente, não está na vetusta dicotomia público X privado<sup>21</sup>, mas na universalização de beneficiários que o serviço pode alcançar. Daí que o fato da plataforma ser aberta (ou não) acaba sendo critério despidendo para uma diagramação teleológica dos principais beneficiários do serviço. Uber e táxi, atualmente, valem-se de plataformas digitais – até restaurantes se valem disso. Agora, táxi possui subsídio para desconto na compra do carro, atende a certos requisitos mais burocráticos; de outro lado, o Uber ostenta um regime horizontalizado e não estatal de credenciamento, o que não importa na contrariedade ao sistema jurídico-constitucional essa operação.

Ambos os serviços são sincréticos, não é a plataforma digital que os define – embora a veemência da doutrina em valorizar o texto da lei em detrimento da construção da norma em um sistema constitucional que deve refletir a circularidade hermenêutica.

Quem é o principal interessado na evolução tecnológica do transporte?

O usuário do serviço ou o adquirente do produto. A polêmica foi transformar tudo a respeito de dinheiro para quem explorasse o serviço (*it was all about money*)<sup>22</sup>. Todavia, o que ressalta o condicionamento cultural e a *unbundling* do monopólio estatal sobre o direito, no tempo pós-moderno, é a prevalência da pessoa, do ser humano.

O direito serve ao ser humano, não ao Estado.

A lei que regulamenta o serviço de táxi não estabelece um nicho privativo de mercado, na contextualização cultural e sistêmica do direito pós-moderno. Além disso, a diferença entre os regimes que pautam o táxi ou o Uber é o maior ou menor, decorrente do poder de polícia que a Administração condiciona para o desempenho dessas atividades. No mais das vezes, leis próprias (como as regentes do táxi) ou *soft laws*<sup>23</sup> (de cunho

21 O argumento *a fortiori* se embasa na *ratio decidendi* que arrazoa o espírito das normas – seja manuseada a teoria objetiva ou subjetiva da interpretação. Logo, não se trata de sistematizar meros conceitos, antes de analisar um conjunto de forças vigentes que pilaram a normatização jurídica. Ver PERELMAN, Chaïm. *Lógica Jurídica*. São Paulo: Martins Fontes, 1998, p. 11.

22 Se fizessem um plebiscito a respeito da criação (efetiva) de linhas de transporte ferroviário decente, no Brasil, todo mundo saberia o resultado. Ocorre que existe um *lobby* muito forte do empresariado que explora o transporte coletivo de ônibus – chame-se como quiser: público (sabe-se que é serviço público delegado) ou privado. O que interessa é o atraso na evolução graças a interesses comezinhos e arcaicos de nichos de mercado estagnados na própria ambição. Qualquer pessoa que minimamente conhece a cultura europeia (não se fala em “Europa”, porque nem todos os países desse continente possuem cultura evoluída, sem citar nomes...), pode-se notar a evolução do sistema de transporte. O “centrão” europeu cresce, a população ganha em produção, o turismo agradece, e o continente avança do velho para o verdadeiro pós-moderno mundo. No Brasil: tudo parado, à espera de um decreto, assim como a história ensinou desde a catequese até os bancos das faculdades e da inércia metodológica (aqui, nada se cria, tudo...).

23 A *soft law* é a fragmentação ou desestatalização do monopólio de elaborar normas. Até por que o discurso prático metaético também prescreve condutas. De qualquer maneira, os diversos setores alcançam diretrizes derivativas das leis e do sistema jurídico que se pode dizer “primário”. Ver LAMEGO, José. *Elementos de Metodologia Jurídica*. Coimbra: Almedina, 2016, p. 35.

administrativo-viário), inclusive, o Código de Trânsito Brasileiro, acabam aproximando os serviços que, atualmente, ambos se valem de plataformas digitais para o alavancamento de suas produções.

### **3 O DRITTWIRKUNG NOS CONTRATOS VIRTUAIS PARA O TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO**

A eficácia vertical dos direitos fundamentais consiste em fenômeno admitido pela dogmática. A supremacia da Constituição e o decorrente caráter normativo dos respectivos enunciados (não apenas adstritos ao art. 5º da CF) explicitam um supedâneo institucional a ser atendido pelo Poder Público. Além disso, tem-se a eficácia horizontal (*drittwirkung*) dos direitos fundamentais, quando as normas constitucionais incidem sobre as relações entre particulares.

Embasada na sentença Lüth (proferida na Alemanha, em meados do século XX) e na perspectiva objetiva dos direitos fundamentais (que é diferente dos efeitos verticais ou horizontais de tais normas), a doutrina e a jurisprudência majoritárias adotaram o entendimento pela aplicabilidade direta dos enunciados constitucionais às relações entre privados. Em *leading case*<sup>24</sup> relatado pela Ministra Ellen Gracie N., o STF adjudicou essa impostação.

Algumas variantes podem ser suscitadas.

A tese de doutoramento de Marcelo Schenk Duque<sup>25</sup> (com a ressalva prefacial da própria tutora – Cláudia Lima Marques) refere que a eficácia horizontal não se impõe automaticamente, não seria auto evidente, porém, as normas do direito privado devem convergir para a constituição. Valendo-se de argumentos compreensíveis a um civilista da melhor cepa, o jurista comenta sobre a precedência do direito privado em relação ao movimento constitucionalista bem como ao maior detalhamento e, conseqüentemente, menor vagueza semântica das regras do direito infraconstitucional.

Em síntese, o direito privado se volta à Constituição, o que não contraria o *drittwirkung*. Ocorre que tal operação não é axiomática, antes elabora um hiperciclo sistemático no qual os ideais constitucionais são buscados de maneira integrativa-interpretativa pelo direito privado, açambarcando a segurança jurídica a normatividade da CF.

Bem compreendida referida tese, trata-se de uma questão de metodologia da decisão cujo referencial teórico é norteado pelos sistemas. Não se comenta sobre consecução dos fins, integração, manutenção das estruturas e adequação, expressamente, conforme Parsons; ou em autopoiese e acoplamento estrutural, segundo Luhmann; tampouco em

24 Rext. 201.819/RJ.

25 DUQUE, Marcelo Schenk. *Direito privado e Constituição*: construção de um modelo de convergência à luz dos contratos de consumo. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, passim.

paradoxos e hiperciclos jurídicos transportados ao discurso jurídico, por Teubner. Em contrapartida, evidente que, na perfectibilização pós-moderna adotada por Marcelo S. Duque, figura a influência da Escola de Heidelberg (onde a tese também foi pesquisada), faculdade em que Erik Jayme<sup>26</sup> estruturou a matriz pós-moderna da teoria dos sistemas para uma feição hipercomplexa do direito privado.

Dáí se repensar em direitos fundamentais (os valores-guia, o *leitmotiv*, o retorno dos sentimentos) como ideais, a narratividade (enquanto normas descritivas que, na prática, tornam-se impositivas), o pluralismo e a comunicação entre as fontes. Nesse caldo de cultura, o diálogo entre as fontes decanta uma releitura operativa do círculo hermenêutico – ao invés do texto/contexto; norma/fato; parte/todo; a questão metodológica propõe a solução das questões com um detalhamento não decisionista, porque fundamentado em regras do direito privado que devem convergir à Constituição e às suas finalidades, com a devida previsibilidade e detalhamento que o direito privado enseja.

Dentre as quais, a proteção do consumidor, a salvaguarda da autonomia privada, e toda a leitura dos cânones interpretativos que conferem sistematicidade ao certame jurídico. De fato, a horizontalidade da eficácia dos direitos fundamentais pode ser destacada “não como indireta” (segundo o autor), mas como sujeita a uma metodologia especialiforme, porque raciocinada através de um processo do “como” fazer para evitar indevidas axiomatizações ou ambiguidades que o texto da Constitucional – por ser norma de reconhecimento e mais vaga que as normas do direito privado – pode implicar.

O importante é consolidar que a Constituição incide sobre os serviços de prestação de serviço de táxi e de Uber – denominem-se-lhes como quiser, segundo a LMU. Além disso, que o direito do consumidor consiste em direito fundamental a ser preservado por ambas as plataformas de trabalho.

### 3.1 OS LIMITES OPERACIONAIS DOS PRESTADORES DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

O serviço de Uber é mais próximo do serviço de táxi que o divulgado, inicialmente, o que se reputa devido à disputa concorrencial travada entre as categorias. A LMU não colaborou em uma definição precisa, até por que a compreensão do sistema jurídico infraconstitucional deve convergir à CF – sendo que ambos os serviços se tratam de atividades econômicas em sentido estrito (art. 170 da CF), embora a confusa e diuturnamente modificada LMU conceitue o táxi como serviço de “utilidade pública” e o Uber como serviço “privado” de transporte de passageiros.

---

26 JAYME, Erik. Visões para uma teoria pós-moderna do direito comparado. *Revista dos Tribunais*, ano 88, vol. 759, jan/99, *passim*.

Com efeito, o Uber também possui utilidade pública. Os carros do Uber não possuem ponto fixo, eles acompanham os portadores de celular em qualquer lugar – inclusive, no banheiro. Isso caracteriza uma publicização ou universalidade inusitada e inolvidável, queira-se, ou não, agarrar-se à literalidade da LMU (aliás, a LMU é tão curiosa que, embora sendo lei ordinária, ela violenta o art. 22, parágrafo único da CF, e delega aos municípios a regulamentação pormenor do Uber).

Isso pode ensejar, note-se, uma inconstitucionalidade por arrastamento substancial, tendo em vista a esquizofrenia do legislador no amontoado de retalhos concatenados.

O importante é observar que o Uber é uma *start up* que reflete a *sharing economy*. Assim como *crowdsourcing* (divisão de trabalhos e tarefas), o *bikesharing* remunerado, o *carpooling* (carona solidária), o *clothing swap* (compartilhamento de vestimentas, ocorre uma coparticipação mediada por ambiente virtual. Ocorre que o Uber é atividade lucrativa que angaria uma remuneração para tanto.

O simples fato da plataforma virtual, notoriamente, não consiste em nota de separação absoluta ao regime dos taxistas. Afinal, o que se dizer do *easy táxi* e o *99 táxi* (que patrocina até time de futebol). Tais serviços também utilizam a plataforma digital. O ser humano está *matrixizado*, o que não está na internet não está no mundo. Daí que a conceituação da LMU nasceu antiquada, o que lhe justifica tantas reformas.

Peremptório considerar que, independente do serviço prestado, as normas de polícia administrativa – mais incisivas ou menos incisivas – é definem qual serviço se torna mais ou menos burocratizado. Isso reflete a horizontalização<sup>27</sup> da sociedade que pretende incrementar as próprias autorregulações.

A última alteração da LMU estabeleceu requisitos para o serviço de Uber:

*Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B: Ver tópico (8 documentos)*

*“Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao 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. Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:*

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;*
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);*
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea b do inciso V do art. 11 da*

27 DAMASKA, Mirjan R. *Las caras de la justicia y el poder del estado: análisis comparado del proceso legal*. Chile: Editorial Jurídica de Chile, 2000, passim.

*Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.* “Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

*Parágrafo único.* A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.

De outro lado, o serviço de táxi deve preencher outros requisitos.

Surpreende que a doutrina seja obsessiva em batizar o Uber como serviço privado, talvez, um legado desatinado da afrancesada definição do serviço público. Ora, ambas as atividades compõem atividade econômica em sentido estrito – que possuem utilidade pública, assim como o sujeito que cuida da estátua de Iemanjá.

A questão não deveria teclar nessa obsessão, mas na universalização que ambos os serviços – concorrentes – proporcionam à população, e no caráter inicialmente disruptivo que o Uber estabeleceu (em termos de serviço), e atualmente sustentadora<sup>28</sup> que proporciona, fazendo que os serviços de táxis se adequem. Cada qual com seus limites, pressupostos de enquadramento e, sobretudo, na sincretização funcional que a pós-modernidade implica. Quer dizer, os serviços de táxi e de Uber atendem consumidores<sup>29</sup> (*bystander*, art. 29 e vítimas, art. 17, todos do CDC).

Os dois serviços se valem da virtualidade para maior ampliação penetrante dos serviços, daí que as diferenças fenecem com o avanço tecnológico.

Deve sobrelevar a preocupação com a economia compartilhada, em benefício do consumidor, “como também em consumo colaborativo numa economia igualmente colaborativa, num mundo em que ter propriedade, especialmente de bens imóveis, é

28 MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. *Revista de Direito do Consumidor*. São Paulo: Revista dos Tribunais, vol. 107, 2016, p. 66.

29 O universo da coletividade encerra o dos consumidores, que são posições jurídicas que podem alcançar pessoas em situações potenciais. Os consumidores são novos sujeitos de direitos, justamente, pela essência dinâmica e pela excelência posicional, cuja proteção está prevista constitucionalmente – como direito fundamental –, assim como prevista em um sistema codificado (o CDC). Daí que meros conceitos não excluem a proteção do consumido, porque a teoria da aparência ou da real natureza das coisas implicam o reconhecimento da posição jurídica de ordem pública que tais sujeitos assumiram no aporte jurídico atual. Ver MARQUES, Cláudia Lima. Direitos básicos do consumidor na sociedade pós-moderna de serviços: o aparecimento de um sujeito novo e a realização de seus direitos (5º Congresso brasileiro e 3º Congresso mineiro de direito do consumidor Belo Horizonte, de 02 a 05 de maio de 2000, sob os auspícios do IBPDC). *Revista de Direito do Consumidor*, vol. 35, ano 2000, *passim*.



menos importante do que desfrutar dos bens e serviços e, preferencialmente, desfrutar de modo compartilhado”<sup>30</sup>. Os taxistas e os prestadores do Uber se deram conta dessa nova ordem mundial, daí se falar em transporte “publicizado” (título 3), ao invés de transporte público ou privado.

Os conceitos, portanto, não podem regredir a meras digressões do direito administrativo<sup>31</sup>. Necessário amplificar a linha de visada – nesse sentido, chega-se à universalidade de beneficiários e à funcionalidade<sup>32</sup> da tecnologia como meio aproximativo das plataformas. Melhor falar em plataformas de trabalho que em regime jurídico estrito de serviços, o terceiro milênio agradece.

Um apertado comparativo descobre que os serviços estão cada vez mais próximos, em benefício do foco – a mobilidade urbana e a concorrência em favor do consumidor –, ao invés de demonstrarem disparidades.

Direito-dever	Táxi	Uber
Preço do veículo	Subsidiado	Sem subsídio
Identificação do veículo	Deve ser identificado	Não necessária
Chamada	Em pontos fixos, telefone ou aplicativos	Por aplicativo (não dispõe da prerrogativa do ponto)
Pagamento	Todas as formas	Todas as formas, começou, apenas, com o cartão

30 MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. *Revista de Direito do Consumidor*. São Paulo: Revista dos Tribunais, vol. 107, 2016, p. 63.

31 Parece que denominar as coisas é legado do “jeitinho brasileiro” para *escapar* de uma legislação, principalmente em áreas como o direito administrativo, o direito tributário e o direito penal, cujas interpretações são estritas, quase textuais. Ora, no atual quadrante constitucional, o próprio STF e o ativismo – que é marca notória de poderes harmônicos, não apenas independentes – já demonstrou que a cultura norteia argumentos empíricos, o discurso prático passa a ser integrado, simbioticamente, ao discurso jurídico, e não são meras palavras que fazem “escapar” do alcance de um sistema como um todo. O serviço de Uber não se presta a contribuir com a política anti-*sprawl* urbano (crescimento não sustentável das cidades), porque o problema do emprego é tamanho, no Brasil, que taxistas migram para o Uber, e daí que acabou o argumento de que o Uber é restrito ao *pre-booking* (porta a porta) e os táxis são restritos ao *rank hiring* (pontos). Ora, tem mais Uber que táxis, na praça. Ver ESTEVES, Luiz Alberto. Uber: o mercado de transporte individual de passageiros – regulação, externalidades e equilíbrio urbano (Cade). *Revista de Direito Administrativo*. Rio de Janeiro: FGV, vol. 270, 2015, p. 334.

Basta observar dois exemplos de ativismo: a prisão preventiva de parlamentar (José Dirceu), sendo que a CF somente previa a prisão em flagrante de parlamentar; a concessão do auxílio-moradia por ato administrativo (Ministro Fux), embora a CF somente preveja que os subsídios do judiciário devem ser matéria de lei. Quem foi que disse que tudo deve estar conceituado na lei? Por acaso, um juiz não poderia conceder ordem mandamental ou protetiva, em favor da mulher – ou em favor do homem ou do homossexual –, mesmo não existindo ou antes do advento da Lei Maria da Penha? Óbvio que sim, graças à perspectiva objetiva dos direitos fundamentais e à forma normativa da Constituição. Ver CASTRO, Cássio Benvenuti de. Caracteres da tutela mandamental promotora da igualdade entre os gêneros. *Temas de Ciência Penais*: na perspectiva neoconstitucional. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2011, p. 99 e seguintes.

32 A contemporânea metodologia jurídica apreende tríplice pilares: aproximação à realidade, clareza dogmática e preocupação funcional dos institutos. Ver ROXIN, Claus. Normativismo, política criminal e dados empíricos na dogmática do direito penal. *Estudos de Direito Penal*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2008, p. 55 e seguintes.

Tarifa	Controlada pelo poder público mais estritamente	Controlada pela autonomia privada sem, contudo, uma total liberdade que arrefeça o direito do consumidor
Credenciamento	Junto ao poder público (poder de polícia)	Desburocratizado, através do aplicativo. O sujeito pode ser descredenciado se obtiver muitas avaliações negativas
Tributação	Além do ISS, pagam taxas de renovação	Pagam ISS

O comparativo entre a lei do taxista e a canhestra regulamentação genérica do Uber, pela LMU, explicita que eles estão cada vez mais próximos. A concorrência implementa o que tem de melhor em cada serviço, propulsionando práticas em benefício da coletividade.

A preocupação é que o “privatismo” profligado ao Uber não pode tudo, ele está sujeito a normas cogentes, normas de ordem pública, tanto no pertinente ao CTB quanto ao CDC.

O vértice do raciocínio.

### 3.2 A ABUSIVIDADE DO PREÇO DINÂMICO MANIPULADO PELO UBER

Os serviços de transporte de passageiros, independente da categoria, devem atender às normas de ordem pública que disciplinam tanto o tráfego quanto o regime de prestação de serviços. Embora havendo enunciados contratuais entre a empresa Uber e o condutor-parceiro, evidente que se lhes implica as normas do Código de Trânsito e do Código de Defesa do Consumidor.

O CTB estipula que:

*Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.*

*Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.*

*Art. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 135 e 136, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.*

Assim como já previsto na LMU, os veículos e condutores cadastrados no Uber devem atender os requisitos de segurança e conforto que a legislação determina.

## O Código de Defesa do Consumidor estabelece:

*Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.*

*Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenua a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores.*

*§ 1º Havendo mais de um responsável pela causação do dano, todos responderão solidariamente pela reparação prevista nesta e nas seções anteriores.*

*Art. 29. Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas.*

Ainda que a Uber se escuse – contratualmente, perante o condutor-parceiro – da respectiva responsabilidade, as normas de ordem pública evidenciam que “a responsabilidade entre o motorista que usa o Uber e a empresa é solidária em face do consumidor do serviço, porque a relação jurídica entre o usuário do serviço de transporte e o motorista e a empresa Uber é de consumo e regida pelo Código de Defesa do Consumidor”<sup>33</sup>.

A jurisprudência reconhece o regime jurídico que tutela o consumidor perante a utilização do Uber:

RECURSO INOMINADO. CONSUMIDOR. AÇÃO DE REPETIÇÃO DO INDÉBITO C/C INDENIZATÓRIA POR DANOS MORAIS. TRANSPORTE URBANO POR APLICATIVO (UBER). COBRANÇA DE TAXA DE LIMPEZA. RÉ QUE NÃO SE DESINCUMBIU DE SEU ÔNUS PROBATÓRIO. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DE QUE AS MANCHAS NOS BANCOS DO VEÍCULO TENHAM SIDO CAUSADAS PELOS PASSAGEIROS. DEVOUÇÃO DO VALOR COBRADO INDEVIDAMENTE DE FORMA DOBRADA. APLICAÇÃO DO ART. 42, § ÚNICO, DO CDC. MERA COBRANÇA INDEVIDA. AUSENTE SITUAÇÃO EXCEPCIONAL QUE CONFIGURE DANO OU LESÃO A DIREITOS DE PERSONALIDADE DO AUTOR. DANOS MORAIS AFASTADOS. RECURSO PROVIDO EM PARTE. (Recurso Cível Nº 71007349574, Quarta Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Luis Antonio Behrendorf Gomes da Silva, Julgado em 23/02/2018)

Em *obiter dictum*, esse julgado foi explícito ao determinar a implicação do CDC ao serviço de Uber: “A relação existente entre as partes é inegavelmente de consumo, sobre a qual incide o disposto no art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor. Assim, cabia à ré, de acordo com o art. 373, II, do Código de Processo Civil, a comprovação de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor, ônus do qual não se

---

33 MARQUES, Alessandra Garcia, op. cit., p. 76.

desincumbiu”.

Assentada a aplicabilidade do CDC ao serviço de Uber, chama a atenção a política tarifária praticada. Evidente que não sofre os mesmos controles impostos aos táxis, agora, como um serviço prestado ao consumidor, a ordem econômica (art. 170, V, da CF) determina a defesa do consumidor como princípio concorrente à própria liberdade de iniciativa e ao regime concorrencial.

A precificação não é matéria potestativa do fornecedor. O CDC se reitera nessa questão.<sup>34</sup>

O princípio reitor do sistema de tutela do consumidor é a posição de vulnerabilidade. Considerando-se a notória criminalidade dos centros urbanos brasileiros, e a solução anti-*sprawl* (crescimento sustentável urbano) que, direta ou indiretamente, o Uber acabou fomentando, é preocupante o regime tarifário que a empresa desenvolve, tratando-se de atividade econômica sujeito ao poder de polícia estatal e à ordem pública consumerista.

Em primeiro lugar, o Uber é contrato de adesão. Ele aparece formatado, não

34 Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem

IV - a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços;

V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas;

Art. 54. Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:

II - recusar atendimento às demandas dos consumidores, na exata medida de suas disponibilidades de estoque, e, ainda, de conformidade com os usos e costumes;

IV - prevalecer-se da fraqueza ou ignorância do consumidor, tendo em vista sua idade, saúde, conhecimento ou condição social, para impingir-lhe seus produtos ou serviços;

V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;

VI - executar serviços sem a prévia elaboração de orçamento e autorização expressa do consumidor, ressalvadas as decorrentes de práticas anteriores entre as partes;

X - elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços.

Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:

I - impossibilitem, exonem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis;

IV - estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade;

X - permitam ao fornecedor, direta ou indiretamente, variação do preço de maneira unilateral;

XI - autorizem o fornecedor a cancelar o contrato unilateralmente, sem que igual direito seja conferido ao consumidor;

XIII - autorizem o fornecedor a modificar unilateralmente o conteúdo ou a qualidade do contrato, após sua celebração;

XV - estejam em desacordo com o sistema de proteção ao consumidor;

§ 1º Presume-se exagerada, entre outros casos, a vantagem que:

I - ofende os princípios fundamentais do sistema jurídico a que pertence;

II - restringe direitos ou obrigações fundamentais inerentes à natureza do contrato, de tal modo a ameaçar seu objeto ou equilíbrio contratual;

III - se mostra excessivamente onerosa para o consumidor, considerando-se a natureza e conteúdo do contrato, o interesse das partes e outras circunstâncias peculiares ao caso.

apresentando espaços para negociação. Logo aparece a primeira incongruência, porque se o cliente cancelar a corrida, tem que pagar uma espécie de “multa”, o que não acontece em relação ao condutor – que pode cancelar a corrida sem nenhum ônus (em clara afronta ao art. 51, XI, do CDC).

Em segundo lugar, embora a tarifa do Uber seja calculada por uma plataforma virtual, necessário ter presente a seguinte apreciação: (a) a plataforma digital é independente do serviço de transporte, daí ela pode tudo, como calcular virtualmente o tempo-espaço independente da real condição da mobilidade urbana; (b) a plataforma digital é pressuposta do serviço que realmente interessa – o transporte de pessoas –, portanto, critérios de razoabilidade não podem flertar independente do “estado de coisas” sobre o qual se está contratando, porque se torna imprescindível uma relação de congruência com o espaço-tempo, embora a demanda seja atributo atuarial da tarifa<sup>35</sup>.

Pelo exposto, o importante é o contrato de transporte. A plataforma – que estipula o preço – é contingencial ao teor da realidade que o Uber fornece à sociedade. Logo, o cálculo tarifário (que resulta em 20 a 25% para empresa, o resto para o condutor), deve atender ao postulado da razoabilidade e da proporcionalidade, sem descuidar de normas cogentes protetivas do consumidor.

Daí que a tarifa dinâmica consiste em uma espécie de *price action*<sup>36</sup> desmesurado no certame dos transportes. Os táxis se valem da bandeira, em diferentes momentos do dia; ou diferentes modelos de táxis (o táxi do aeroporto é mais custoso que o táxi de praça comum). Ocorre que a precificação não pode ser imediatamente modificada ao talante de uma plataforma virtual, onerando o consumidor em 100%, 200% ou até 300% do preço que inicialmente seria o cobrado.

Inclusive, tal prática, considerando o local e o horário da corrida, remete o consumidor a uma situação de hipervulnerabilidade ocasional (art. 39, IV, do CDC), haja vista que, em situação de risco (criminalidade), o sujeito se submete a qualquer risco de precificação aventada. Fato que caracteriza, inclusive, uma lesão enorme, em termos de direito civil (art. 157 e §1º, do CC) como, principalmente, levando-se em conta os princípios que imputam a previsibilidade dos preços ao consumidor, nos dizeres do CDC.

A jurisprudência reflete que a majoração imprevisível do preço dos serviços é medida abusiva:

---

35 GRAU-KUNTZ, Karin. “Uberpop” e “Uberblack” e a justiça europeia. *Revista da Associação Brasileira da Propriedade Intelectual*, n. 149, 2017, p. 69.

36 *Price action* é o regime de alta volatilidade operante na bolsa de valores, ainda mais, em setups de pequeno espaço de tempo. O preço sobe e desce a toda a hora, por imperativos do mercado e pelas incertezas da procura-demanda, o que não consiste em máxima aplicável ao sistema de transportes – que devem ter limites nas precificações. Do contrário, daí sim, haverá concorrência desleal e, pior ainda, abuso de poder econômico por práticas temerárias como o truste ou a cartelização extroversa.

*AÇÃO ORDINÁRIA. SEGURO DE VIDA. REAJUSTE DOS PRÊMIOS. FAIXA ETÁRIA. ABUSIVIDADE. RESTITUIÇÃO SIMPLES DAS PARCELAS. PRAZO PRESCRICIONAL ANUO. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS RECURSAIS. I. Agravo retido. Prescrição anual. Inversão do ônus da prova. Em casos como o presente, no qual se discute suposta abusividade de cláusula de seguro de vida e na qual é postulada a devolução das parcelas alegadamente pagas a maior, o prazo prescricional é de um ano previsto no art. 206, § 1º, b, do Código Civil. Todavia, este não alcança o próprio fundo de direito, mas apenas as parcelas atingidas pela implementação do prazo prescricional. Por outro lado, aplica-se o Código de Defesa do Consumidor ao caso em tela, pois, de acordo com o § 2º do art. 3º daquele diploma, é considerado serviço qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista. Assim, sendo aplicáveis ao caso as disposições do Estatuto Consumerista e sendo a parte autora hipossuficiente na relação com a parte ré, cabível a inversão do ônus da prova. Inteligência do art. 6º, VIII, do CDC. Agravo parcialmente provido. II. De acordo com o art. 757, caput, do Código Civil, pelo contrato de seguro, o segurador se obriga a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados. Desta forma, os riscos assumidos pelo segurador são exclusivamente os assinalados na apólice, dentro dos limites por ela fixados, não se admitindo a interpretação extensiva, nem analógica. III. De outro lado, os contratos de seguro de vida estão submetidos às normas do Código de Defesa do Consumidor. Inteligência do art. 3º, § 2º, do CDC. IV. No caso concreto, mostra-se abusivo o reajuste do valor do prêmio com base apenas na mudança de faixa etária do consumidor, ainda que tal majoração esteja expressamente prevista no contrato. Aplicação dos arts. 47 e 51, X, § 1º, II e III, do CDC, bem como do art. 15, § 3º, do Estatuto do Idoso, aplicável a contratos de trato sucessivo. V. Reconhecida a nulidade do aumento do valor do prêmio pela faixa etária, com a suspensão dos referidos aumentos, é cabível a restituição simples dos valores pagos a maior. VI. De acordo com o art. 85, § 11, do CPC, ao julgar recurso, o Tribunal deve majorar os honorários fixados anteriormente ao advogado vencedor, observados os limites estabelecidos nos §§ 2º e 3º para a fase de conhecimento. AGRAVO RETIDO PARCIALMENTE PROVIDO. APELAÇÃO DESPROVIDA. (Apelação Cível Nº 70078655453, Quinta Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Jorge André Pereira Gailhard, Julgado em 29/08/2018)*

Não existem direitos supremos absolutos na ordem constitucional. A prerrogativa do prestador da atividade econômica em sentido estrito (quanto ele estipula um preço com base na autonomia privada) deve atender à razoabilidade como congruência<sup>37</sup> e a proporcionalidade aos demais serviços que ele mesmo – o prestador – oferece ao consumidor. Daí que a precificação dinâmica não pode ser transformar em uma *junk*

---

37 A razoabilidade como congruência enseja a harmonização da norma aplicável ao caso para com as condições externas da realidade, que sotopõem a aplicação. Ou seja, a interpretação das normas e do sistema existe “o confronto jurídico com parâmetros externos a elas. Daí se falare em dever de congruência e de fundamentação na natureza das coisas”. Os princípios do Estado Democrático impedem razões arbitrárias àquilo que a realidade social predispõe. Ver ÁVILA, Humberto. *Teoria da Princípios*: da definição à aplicação dos princípios jurídicos. 2ª ed. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 98/9.

*sharing economy*, a ponto de desnaturar a natureza dos serviços que o Uber se propôs a fornecer.

Trata-se da fábula do lobo mau.

Inicialmente, o Uber apareceu como um concorrente cujo propósito seria o de implementar a política da mobilidade urbana e fornecer melhores benefícios ao consumidor; uma vez arrefecida a concorrência dos táxis, transforma o preço em uma potestade que aprisiona o consumidor à própria falta de alternativas viárias.

A Lei 12.529/11 estabelece as violações e o controle da atividade econômica:

*Art. 9º Compete ao Plenário do Tribunal, dentre outras atribuições previstas nesta Lei:*

*I - zelar pela observância desta Lei e seu regulamento e do regimento interno;*

*II - decidir sobre a existência de infração à ordem econômica e aplicar as penalidades previstas em lei;*

*Art. 36. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:*

*I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;*

*II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;*

*III - aumentar arbitrariamente os lucros; e*

*IV - exercer de forma abusiva posição dominante.*

Aumentar, de sorrateiro, os preços, consiste em prática inconstitucional e que contraria os mais mezes princípios do CDC, em termos de previsibilidade e de razoabilidade. O Uber não pode tudo, em termos de preço e, empiricamente, notório que os preços se modificam em *fração de segundos*. Qualquer usuário pode notar esse *price action*. Para se conseguir uma tarifa razoável, o sujeito deve atuar como um *scalper* (do mercado financeiro), o que não condiz com os pilares de sustentabilidade do Uber.

Mais que a regulamentação do serviço, que já está consolidado, é necessária uma *public takeover* para abalizar um equilíbrio dessa precificação. Não é apenas a procura-demanda a determinante para a precificação, mas fatores como tempo-espaço devem ancorar a disputa concorrencial, sob pena do que seria uma novidade tecnológica sustentável se avolumar como um monstro disruptivo do sistema viário.

## 4 CONCLUSÃO

A atividade econômica do Uber eclodiu enquanto uma tecnologia sustentadora no mercado concorrencial. No decorrer do tempo, os serviços de táxis e demais agentes da economia de transportes começaram a se valer de plataformas similares, tanto para ampliarem o alcance do público consumidor como para fixar uma vereda anti- *sprawl* comunitária. Ou seja, a livre iniciativa e a concorrência convergiram na melhoria de



ambos os serviços.

No Brasil, infelizmente, ainda marcado pelo supervivente positivismo ortodoxo, jeitinhos de sotoposição estática do “estado das coisas” às normas mais conceituais que funcionais, acabaram por justapor concorrência em um nível de competição auto excludente, um jogo de perde-perde. Fator que permite a deslealdade tarifária com práticas que manipulação do mercado onde quem paga a conta é o consumidor.

A despeito dos conceitos obsessivos do direito administrativo, nada mais dinâmico que a atividade econômica. Nesse diapasão, a circularidade fato-norma não pode dispensar uma rotina onde as premissas de entrada são tão (ou mais) importantes quanto as soluções adjudicadas. Daí que é dispensável discutir sobre a natureza jurídica, incansavelmente, se a maneira-de-ser das plataformas acaba por manipular o mercado de maneira extroversa, sorrateira, como uma interface de um *spoofing* onde o usuário do serviço acaba prejudicado por um *junk price action*.

Por fundamento constitucional e da ordem econômica, a dignidade do ser humano e a tutela do consumidor devem ser pedras de toque do sistema. Logo, a precificação enseja um mínimo de previsibilidade *pro tanto*, que até pode ser modificada, mas não a exorbitantes valores potestativos ao talante imediato de uma nuvem cibernética que não se sabe de onde veio e para onde vai. Em países periféricos, isso remete ao caos mercadológico, que esmaga agentes do mercado – pelo *trust* – e escraviza consumidores a um esquema temerário.

A tarifação dinâmica do Uber merece um controle pelos agentes do *public takeover*. Nessa matrixização da vida, no qual as plataformas acompanham os sujeitos em todos os deslocamentos, fazem parte da rotina do ser humano, inegável a matrixização da vida. Tornou-se indistinto o que é real daquilo que está virtualizado – #somostodosavarares.

No *unbundling* da desestatalização e da fragmentação das instituições, cabe aos consumidores fazerem o *lobby* perante aos centros de poder. Provocarem o Judiciário, o Ministério Público e a Defensoria Pública, para que sejam ajuizadas ações civis públicas para a vedação da prática abusiva. Aparentemente, os valores individuais podem parecer irrisórios, porém, no acumulado, ostentam fortunas que assaltam a população. Como refere o profeta Capitão Nascimento: o sistema brasileiro é uma articulação pontuada por interesses escrotos.

Talvez, a auto regulação reclame justamente tal participação, com medidas práticas porque metaéticas, e que partam dos verdadeiros donos do poder: o ser humano.

## 5 REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. *Teoria da Argumentação Jurídica: a teoria do discurso racional como teoria da fundamentação jurídica*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

ÁVILA, Humberto. *Teoria da Princípios*: da definição à aplicação dos princípios jurídicos. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

BAUMAN, Zygmunt. *Tempos Líquidos*. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. Atividade econômica do transporte individual de passageiros. *Revista de Direito Administrativo*. Rio de Janeiro: FGV, vol. 277, 2018.

CASTRO, Cássio Benvenuti de. Caracteres da tutela mandamental promotora da igualdade entre os gêneros. *Temas de Ciência Penais*: na perspectiva neoconstitucional. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2011.

\_\_\_\_\_. Desterritorialização das relações jurídicas: efeitos para o direito privado. *Revista Jurídica*. São Paulo: Sage, vol. 481, nov/2017.

CHASE, Oscar G. *Direito, cultura e ritual*: sistemas de resolução de conflitos no contexto da cultura comparada. São Paulo: Marcial Pons, 2014.

ENGLISH, Karl. *Introdução ao Pensamento Jurídico*. 6. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1983.

ESTEVES, Luiz Alberto. Uber: o mercado de transporte individual de passageiros – regulação, externalidades e equilíbrio urbano (Cade). *Revista de Direito Administrativo*. Rio de Janeiro: FGV, vol. 270, 2015.

DAMASKA, Mirjan R. *Las caras de la justicia y el poder del estado*: análisis comparado del processo legal. Chile: Editorial Jurídica de Chile, 2000.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 18. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

DOURADO, Thaís Amaral; MOTTA, Fabrício Macedo. Uber e serviços de táxi no Brasil sob a ótica do direito administrativo. *Fórum Administrativo*. Belo Horizonte: Fórum, n. 196, 2017.

DUQUE, Marcelo Schenk. A constitucionalidade do serviço Uber no Brasil. *Revista de Direito do Consumidor*. São Paulo: Revista dos Tribunais, vol. 105, 2016.

\_\_\_\_\_. *Direito privado e Constituição*: construção de um modelo de convergência à luz dos contratos de consumo. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

GIACOMUZZI, José Guilherme. O serviço de táxi é serviço público? Em torno de conceitos e da esquizofrenia no direito administrativo brasileiro. *Revista de Direito Administrativo & Constitucional*. Belo Horizonte: Fórum, n. 68, 2017.

GRAU-KUNTZ, Karin. “Uberpop” e “Uberblack” e a justiça europeia. *Revista da Associação Brasileira da Propriedade Intelectual*, n. 149, 2017.

JAYME, Erik. Visões para uma teoria pós-moderna do direito comparado. *Revista dos Tribunais*, ano 88, vol. 759, jan/99.

LAMEGO, José. *Elementos de Metodologia Jurídica*. Coimbra: Almedina, 2016.

LUHMANN, Niklas. *Sociologia do Direito*, I. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1983.

MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. *Revista de Direito do Consumidor*. São

Paulo: Revista dos Tribunais, vol. 107, 2016.

MARQUES, Cláudia Lima. Direitos básicos do consumidor na sociedade pós-moderna de serviços: o aparecimento de um sujeito novo e a realização de seus direitos (5º Congresso brasileiro e 3º Congresso mineiro de direito do consumidor Belo Horizonte, de 02 a 05 de maio de 2000, sob os auspícios do IBPDC). *Revista de Direito do Consumidor*, vol. 35, ano 2000.

OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende; FIGUEIROA, Caio Cesar. Desafios das reformas institucionais a partir de novas tecnologias: uma abordagem pragmática ao direito público a partir do caso do Uber. *Revista de Direito Público da Economia*. Belo Horizonte: Fórum, n. 54, 2016.

PERELMAN, Chaïm. *Lógica Jurídica*. Trad. Vergínia K. Pupi. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ROXIN, Claus. Normativismo, política criminal e dados empírios na dogmática do direito penal. *Estudos de Direito Penal*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2008.

SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o “caso Uber”. *Revista Brasileira de Direito Público*. Belo Horizonte: Fórum, n. 50, 2015.

VIEHWEG, Theodor. *Tópica e Jurisprudência: uma contribuição à investigação dos fundamentos jurídico-científicos*. Trad. da 5ª ed. Alemã por Kelly Susane Alfen da Silva. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2008.

ZAGREBELSKY, Gustavo. *El derecho dúctil: ley, derechos, justicia*. Trad. Marina Gascón. 9. ed. Madrid: Editorial Trotta, 2009.

Revista Jurídica Unigran

Data de registro: 07.01.2019
Aceito em: 02.05.2019