



## Supremo começa a analisar se lei pode proibir aplicativos como Uber

O Supremo Tribunal Federal começou a julgar, nesta quinta-feira (6/12), se leis podem proibir aplicativos de transporte, como o Uber e Cabify. Houve sustentações orais e os votos dos relatores das ações em discussão, os ministros Luís Roberto Barroso e Luiz Fux. O ministro Ricardo Lewandowski pediu vista e o julgamento não tem data para ser retomado.

Estavam em pauta um recurso extraordinário com repercussão geral reconhecida e uma ADPF. Ambos diziam que a proibição do aplicativo é inconstitucional por contrariar os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência, da defesa do consumidor e da busca do pleno emprego.

A ADPF é relatada pelo ministro Luiz Fux e foi ajuizada pelo PSL contra uma lei de Fortaleza (CE), que, segundo o partido, teria sido encomendada por associações de taxistas para conter o avanço dos serviços de transporte por aplicativos na capital cearense.

O ministro Barroso relata o recurso extraordinário. O caso concreto discute recurso apresentado pela Câmara dos Vereadores de São Paulo contra decisão do Tribunal de Justiça do estado que declarou inconstitucional lei local que proibiu os aplicativos.

Fux votou contra a proibição. Segundo ele, a interferência do Estado na livre iniciativa deve ser mínima. "A liberdade é um fundamento da República. Não pode assim deixar de lado casos de 'liberdade econômica'. Há companhias de táxis tradicionais que têm centenas de veículos e que exploram os motoristas profissionais", disse.

Para Fux, os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência proíbem que o Estado proíba a entrada novos agentes econômicos no mercado. "Não é legítimo vetar a entrada no mercado de novos agentes econômicos só para garantir o valor das tarifas oficiais de táxis. A democracia não pode estar a serviço de grupos econômicos", declarou.

### Mais sociedade

Já no recurso contra a lei paulistana, Barroso disse ser contra a proibição — e a favor da decisão do TJ-SP. Segundo ele, a discussão gira em torno da competência dos municípios para regular e fiscalizar o serviço do "transporte individual privado", prestado por plataformas com o Uber. E para ele, a definição da lei resolveu a questão ao separar o transporte individual entre público (táxi) e privado (aplicativos). "O Brasil precisa de mais sociedade civil, livre iniciativa e menos Estado", disse.

No entendimento de Barroso, a livre iniciativa não tem apenas dimensão econômica, mas também individual. "Ela transcende o domínio simplesmente econômico. Assim, penso ser incompatível com a livre iniciativa normas que proíbam transporte remunerado de passageiros cadastrados em aplicativo", afirmou.

### Sustentações Orais

Para o advogado que representou o PSL, Rodrigo Saraiva Marinho, o STF tem a função primordial de pacificar conflitos. "Temos chance agora de valorizar o primado constitucional: o que não é proibido é



---

permitido e a livre iniciativa é um valor constitucional", disse, defendendo que o Uber auxilia no combate ao desemprego do país.

Segundo ele, é preciso que haja uma decisão que valha para todo o território nacional, de modo a encerrar brigas e disputas nas ruas e nos tribunais.

A Confederação Nacional de Serviços apresentou o RE. Pela entidade, o advogado Orlando Maia Neto defendeu a livre iniciativa como peça-chave do modelo econômico do país. De acordo com ele, a raiz da atividade não é nova. "O transporte privado de passageiros é prática antiga. Sempre existiu o motorista que disponibilizou seu carro para isso. A novidade é a ambiência digital de mediação", afirmou.

Para ele, a questão central é tratada é, efetivamente, a liberdade de escolha de milhares de pessoas que decidem fazer de seus veículos uma fonte de renda. "Os aplicativos são uma medida de aprimoramento dessa atividade por reduzir burocracias. Eles deram vida a uma demanda latente de transporte, impulsionaram por consequência a entrada de novos ofertantes, solucionaram falhas no mercado", enumerou.

O advogado disse que a experiência dos aplicativos aponta para a desregulação do modelo público dos táxis. "A realidade de mercado proporcionada pelos aplicativos não ofende a Constituição, mas, ao contrário, a vitaliza", disse Maia Neto.

Pelo Partido Novo, Flávio Henrique Nunes Ferreira também enfatizou a livre iniciativa expressa pelo legislador federal. "A competência para o exercício do poder de polícia se fragmenta com essa perspectiva de legislação, que é prerrogativa da União. A União entregou aos municípios o poder de polícia stricto sensu", disse. Para ele, esse poder não inclui o de regulação por parte dos municípios para esse setor.

A Uber Brasil também apresentou posição, como amicus curiae. O advogado Carlos Magno Veloso Filho deu números sobre o tamanho do aplicativo no Brasil, como o de que tem 20 milhões de usuários cadastrados. De acordo com ele, a empresa pagou, em 2017, R\$ 972 milhões em tributos, está presente em 100 municípios e tem 500 mil motoristas cadastrados.

"Os benefícios são incontestáveis. Ele garantiu acesso a transporte individual em regiões mais carentes pelo UberX, regiões que não eram servidas pelos táxis. Há estudos no Texas que o advento do uber representou queda de números de carros nas ruas. Isso repercute na redução de acidentes causados por álcool", disse. Veloso Filho disse ainda que a chegada da Uber foi benéfica ao mercado brasileiro em todos os sentidos da concorrência.



André Zonaro falou pela Associação Brasileira de Empresas de Tecnologia da Informação e Comunicação (Brascom) e pela 99 e definiu que o serviço oferecido pelos aplicativos é de informática, e não de transporte. “Catalisar oferta e demanda para essa atividade é característica da economia de compartilhamento. É da característica da economia de compartilhamento a figura central e essencial das plataformas de tecnologia, como em delivery de comida, acomodação. As empresas que ofertam aplicativos de mobilidade urbana oferecem serviços de informática, não oferecem de transporte propriamente ditos”, afirmou.

Alexandre Camargo representou o Sindicato dos Taxistas de Porto Alegre. Em sentido contrário às demais posições, ele defendeu que os aplicativos somente são atrativos porque têm baixo custo. Mas, justamente por isso, prejudicam os motoristas de táxis e reduzem as rendas desses trabalhadores que tiram do modelo tradicional de transporte privado o sustento das famílias.

**ADPF 449**  
**RE 1054110**

**Date Created**  
06/12/2018