**O CASO UBER: uma análise sob a perspectiva dos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência**

Estevam Luís Tavares Costa²

João Gabriel Martins da Silva³

Sumário: 1 Introdução; 2Principais Aspectos da Historicidade da Mobilidade Urbana; 3 Livre Iniciativa e Livre Concorrência no Ordenamento Jurídico; 4 O Caso UBER: Concorrêcencia Desleal com Classes as Existemtes?; 5 Conclusão; Referências.

RESUMO

O presente estudo visa realizar uma análise dos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência, estabelecendo uma relação direta com a disciplina jurídica da concorrência, onde tudo isso será aplicado ao polêmico caso concreto do UBER, facilitando dessa forma o entendimento que será construído ao longo de todo o paper. Com a delimitação do tema, passa-se a perceber como as trsnformações, especificamente no setor de mobilidade urbana, são capazes de insituir uma nova perspectiva acerca da livre iniciativa e da livre concorrência, dando espaço e tornando o empreendedorismo um importante fator de fomento a concorrência. A Constituição Federal de 1988, elenca ambos os princípios em seu art. 170, enfatizando a importância destes para o bom funcionamento da orden econômica. Contudo deve-se observar com cuidado o contexto fático em que esses príncipios podem ser aplicados, bem como, não se deve ignorar todos as tranformações oriundas dos avanços tecnológicos. Por fim, tenta-se observar um método de evitar o surgimento de um cenário de caos em decorrência da concorrência desleal, que é a bandeira levantada por muitas classes que se sentem ameaçadas por outras classes, de modo que venha a prejudicar o bom desenvolvimento do mercado como um todo. A pesquisa por ter um cunho exploratório visa nos aproximar do assunto estudado, partindo de uma proposição particular até chegar uma proposição geral, por meio de uma abordagem indutiva.

Palavras-chave: Livre Iniciativa. Livre Concorrência. UBER. Concorrência Desleal.

**1 INTRODUÇÃO**

A atividade empresarial tem como duas principais engrenagens o princípio da livre iniciativa e o princípio da liberdade da concorrência, em que por meio destes dois princípios o Estado busca organizar a atividade empresarial. Estes estão previstos no art. 170 da Constituição Federal de 1998 (CF/88), em que o primeiro estabelece que o indivíduo pode empregar qualquer atividade desde que este possua a instrução para praticá-la, e o segundo coloca que dentro do mercado os empresários podem se utilizar de quaisquer meios para que atraiam a clientela desde que tal meio não configure concorrência desleal de forma que a qualidade do produto oferecido diminua e o preço aumente. Diante disso, têm-se a regulação da economia que é realizada pelo o Estado onde este, neste caso em especial, vai objetivar uma espécie de harmonia entre os protagonistas do mercado para que dessa forma ocorra a defesa e a prevalência dos demais princípios e garantias constitucionais. (BRASIL, 1988).

Objetivando construir uma problemática mais coerente posssível, surge a necessidade de se trabalhar neste paper a polêmica que gira em torno da necessidade de regulamentação da atividade do Uber, prestador do serviço de transporte individual privado. Apesar do Uber ter se tornado popular em diversos lugares do país, existem ainda dúvidas quanto a sua implantação devido à alegações de que a atividade proporcionada pelo aplicativo de plataforma digital, estaria vindo a ferir o princípio da liberdade de concorrência por estar proporcionando no mercado uma concorrência desleal, provocando dessa forma o cerceamento da liberdade de inciativa da empresa dessa atividade em alguns lugares do país.

Diante disso, será trabalhado neste artigo cientifíco os principais aspectos da historicidade da mobilidade urbana, uma vez que são perceptíveis as tranformações neste referido cenário em decorrência dos avanços tecnológicos, abrindo caminho dessa forma para essa nova possibilidade de promoção do serviço de transporte, que apesar de ser visto negativamente por alguuns, por outro lado amplia o “leque”de opções dos consumidores. Em seguida será tarbalhado os princípios constitucionais elencados anteriormente, bem como a questão da concorrência desleal que será discutida no polêmico caso UBER e taxistas.

Por fim, o que se pretende tratar aqui neste trabalho, é se no plano constitucional a atividade do Uber é nociva ou não ao mercado, em outras palavras, o que se busca entender é se tal modalidade de transporte que é vista por muitos como um meio de aprimoramento da mobilidade urbana estaria ferindo ou não o preceito constitucional da liberdade de concorrência ao gerar uma concorrência desleal, fazendo com que dessa forma seja toltamentte legítimo o cerceamento de sua liberdade de iniciativa, sem deixar de lado, é claro essa ideia de dúvida que paira em torno de sua regulamentação.

**2 PRINCIPAIS ASPECTOS DA HISTORICIDADE DA MOBILIDADE URBANA**

A mobilidade urbana tem estado de mãos-dadas com o progresso tecnológico e social, sendo ele principal fator de influência nesses dois setores, visto que para a realização de atividades econômicas e sociais se é necessário o deslocamento rápido e eficiente dentro do território em que o indivíduo habita, seja este transporte executado por veículos motorizados ou não, tendo em mente que dentro das cidades modernas se é executado pelo menos dois deslocamentos por dia (media entre os que se deslocam e os que não se deslocam), isso demonstra o quão importante é a evolução da mobilidade urbana e quanto ela influencia no desenvolvimento no decorrer da história brasileira. (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Durante o desenvolvimento das metropoles brasileiras podemos ver o declinio da utilização de veiculos de transporte publico tal mudança se inicia da decada de 1960, tal drastica mudança advem da popularização do veiculo motorizado tantos os automóveis, como os onibus, devido a isso houve uma redução na utilização de transporte publico que na decada de 60 era majoritariamente executada por meio de trilhos, como o transporte executado por bonde, que passou a ser substituido pelos veiculos motorizados essa mudança se da em um periodo curto de aproximadamente quarenta e cinco anos, mostrando a velocidade da adaptação da mobilidade urbana aos avanços tecnologicos do periodo. (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

 Ao tomarmos a cidade do Rio de Janeiro podemos observar duas coisas à mudança da preferencia dos veiculos guiados por trilhos pelos motorizados e a mudança do carater do transporte, de publico para privado, em que nos primeiros anos do desenvolvimento urbano 68% de todo o transporte motorizado era realizados por transportes publicos e esse valor é reduzido 51% no decorrer dos anos, além de demonstrar a maior preferencia por utilização de veiculos privados também é possivel observar o aumento da circulação de veiculos motorizados, passando de 32% para 49%, ou seja, quase metade de todo o transporte na cidade do Rio de Janeiro passou a ser executado por veiculos motorizado em um curto periodo de tempo entre os anos de 1960 e 2005. (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

 Devemos considerar que tal mudança teve grande efeito sobre as estruturas da sociedade da época como aumento de gastos pelos usuários para manutenção dos veículos privados, consumo de energia e geração de efeitos negativos como a poluição, o congestionamento e os acidentes de transito.

Para justificar tamanho avanço no século XIX e XX com relação à mobilidade urbana, podemos destacar certos períodos chaves como a República Velha (1889/1930), com a grande expansão da economia cafeeira, e o surto industrial que foi responsável pela ampliação das relações mercantis entre as diferentes regiões brasileiras, especialmente na região de São Paulo e Rio de Janeiro, onde havia o grande foco econômico do período. (BRITO; SOUZA, 2005)

 Os efeitos de tal transformação podem começar a ser sentido nas décadas de 30 e 40, em que não só a estrutura das cidades brasileiras mudava, mas sua sociedade em si se tornava cada vez mais urbana, e após isso na década de 50, como já citado, houve a intensificação da expansão dos meios de transportes na região interna das cidades favorecendo uma mobilidade maior para que fosse suprida a necessidade econômica que se expandia neste período. (BRITO; SOUZA, 2005)

 Tais avanços tecnologicos realizados por paises que possuiam unicamente agricultura como forma de impulsar sua economia de forma a podermos utilizar como exemplo disso países como os Estados Unidos e Japão, que iniciaram agrícolas e passaram por um intenso processo de industrialização que favoreceu a transição, mas além desse crescimento acelerado pelo qual o Brasil vivia devido a sua industrialização foi à presença de altas taxas de fecundidade e o maciço processo de êxodo rural, que foi responsável por fornecer a máquina econômica à mão-de-obra necessária para suprir a demanda das indústrias, assim como torna uma necessidade o desenvolvimento de meios eficazes e rápidos de transporte dentro das metrópoles. (BRITO; SOUZA, 2005)

Em suma, podemos observar que o processo de avanço da mobilidade urbana está intrinsicamente ligado ao processo de industrialização sofrido pelo Brasil das décadas de 40 até 80, em que o processo começa a diminuir sua velocidade, visto que a transferência da população do campo para as cidades torna necessário tal avanço para que o processo de modernização possa ser executado de forma eficiente e assim influenciando em como a população de hoje desfruta de uma mobilidade urbana que tem como principal vetor veículos motorizados de caráter tanto público quanto privado.

**3 LIVRE INCIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA NO ORDENAMENTO JURÍDICO**

Nos dias atuais, ao se falar em príncipios, quase que automaticamente, têm-se a noção da posição de centralidade no ordenamento juridico, que essa carga principiológica ocupa, ou seja, os príncipios acabam sendo equiparados às normas jurídicas no que diz respeito a força de aplicabilidade e incidência, deixando de lado a velha ideia de que os mesmos apenas possuem conteúdo axiológico. (ARRAES; CAMARÃO, 2016).

No que concerne aos princípios da liberdade de iniciativa e o príncipio da ampla concorrência, ambos encontram lugar na base do ordenamento jurídico constitucional. Ambos os príncipios são considerados essenciais para uma boa desenvoltura do mercado, ou seja, tem-se na verdade a liberdade de empresa, comércio, indústria em paralelo com o surgimento das condiçês mais favoráveis de competitividade, proporcionado assim, ganhos positivos aos consumidores. (REIS, 2016).

Como já mencionado anteriormente, o princípio da livre iniciativa e da livre concorrência, estão previstos no Art. 170, inciso IV, da CF/88 e ambos se apresentam como fundamentos da ordem econõmica, ou seja, de acordo com o professor Fábio Ulhoa Coelho (2014) não é de se estranhar que esses principios estejam dispostos no mesmo dispositivo, uma vez que, ambos estariam interligados entre si, não apresentando quase nunca diferenças, o que ele afirma ser “por vezes, aspectos diferentes da mesma regra básica de funcionamento do capitalismo”.

O autor ainda trabalha a liberdade de iniciativa sob a ótica de dois vetores, no qual o primeiro funcionaria como uma espécie de “freios” no que diz respeito à atuação do estado nas questões inerentes a economia, o segundo seria aquele responsável por barrar ou limitar algumas práticas empresariais. O direito empresarial nesta perspectiva estaria apoiado neste segundo vetor, pois se trata da coibição de dertminadas condutas empresárias que seriam deste modo contrárias à liberdade de inicitiva, ou seja, ainda na concepção do autor, a vingente Constituição se preocupou em atribuir ao indivíduo brasileiro, “o direito de se estabelecer empresário, ou seja, cabe aos demais empresários e quem quer que seja, não impedirem a prática deste direito. (COELHO, 2012).

Nesta mesma linha Celso Antônio Bandeira de Mello (2016) explicita que tal direito, o de se estabelecer empresário, é algo que decorre diretamente da Constituição, e em seguida, assevera afirmando que determinada atividade de cunho econõmico é uma atividade que pode ser exercida por todos na qual o “Estado não pode restringir apenas a uns ou a alguns o exercício de tal ou qual for a atividade econõmica, pois, seja qual for a atividade, é insuscetível de ser excluída do aâmbito de ação dos particulares. (MELLO, 2016).

 Chegado até aqui, pode-se supor que o objetivo desta seção ao tratar da livre iniciativa e da livre concorrência, tenha sido alcançado com sucessso, pois almejava-se construir uma relaçção de como tais princípios justificariam a atividade de transporte exercida pelo Uber. À atividade do UBER que será tratada com mais afinco na próxima seção,, tem sido alvo de críticas por conta da ausência de uma regulamnetação específica a sua atividade, no entanto, ao compreender a ideia central do UBER, torna-se viável afirmar que tal atividade inspira e representa o verdadeiro significado de empreendedorismo, e a Constituição ao trazer a livre iniciativa como fundamento essencial para o bom fucionamento da ordem econõmica, está fortalecendo o espírito empreendedor de cada barsileiro. Bernardo Gonçalves Fernandes (2015), de forma brilhante vai rearfirmar tudo isso ao explicitar que “cada indivíduo deve poder compreender que, com seu trabalho, ele está contribuindo para o progresso da sociedade, recebendo a justa remuneração e condições razoáveis de trabalho”. (FERNANDES, 2015).

**4 O CASO UBER:** **concorrência desleal com as classes existentes?**

A empresa Uber foi fundada por Garret Camp e Travis Kalanik, em São Francisco, na California, a ideia inicialmente consistia em um sistema para locação de ‘’taxis de luxos’’ sendo realizada inicialmente por veiculos pretos, porém tal iniciativa foi bem vista dentro do mercado e foi impulsinada pelo investimento de empresas como a Microsoft e o Google. A empresa passou a ser vista dentro do mercado como uma inovação dentro do segmento de ‘’motoristas particulares’’ e está presente atualmente em mais de 200 paises tornando tal serviço abrangente e de facil utilização, o aplicativo chegou ao Brasil no ano de 2014 e foi inicialmente implantado nas grandes metropoles sendo os alvos iniciais São Paulo e Rio de Janeiro, porém sua aplicação trouxe polemicas dentro do setor de transportes brasileiro sendo o Uber alvo da revolta dos taxistas brasileiros.

O aplicativo funciona de maneira diferente do serviço promovido pelos taxistas, tendo no próprio aplicativo informações vitais para o consumidor do serviço como o numero da placa do veiculo, o valor da corrida, e o nome completo e registro do motorista que ira fornecer a corrida, o Uber por muitos é visto como um serviço de qualidade que ofereceu um sopro de ar fresco dentro do mercado, os taxistas alegam que por o Uber fere os principios da ampla concorrencia, alegando que o Uber tras para o mercado brasileiro um concorrencia desleal dentro do setor do transporte publico individual, propondo que estes devem sofrer os mesmos processos de certificação já aplicados no Brasil para permissão de exercer a profissão de taxista.

Ao tratar da concorrência desleal alegada pela classe taxista com relação aos serviços prestados por outros meios proporcionadores de mobilidade urbana, sendo o mais famoso o UBER, deverá ser analisado o previsto no art. 170 da Constituição Federal que versa sobre o princípio da livre iniciativa e da livre concorrência no seu inciso IV, assim como sua implicação e efeito dentro do mercado da mobilidade urbana. (BRASIL, 1988).

 O UBER que é grupo atingido pelas críticas de concorrência desleal pela classe taxista, consiste em um serviço que surgiu em 2009 nos Estados Unidos e que recentemente passou a fornecer seus serviços em território brasileiro, ele é disponibilizado por meio da internet e por meio da utilização desta os clientes desse serviço podem ter acesso a informações valiosas como o preço de detrminado trajeto, assim como informações do motorista que irá prestar o serviço e informações do veículo a ser utilizado. (SILVA, 2011)

 As críticas trazidas a aplicação do serviço nas principais metrópoles brasileiras, tem forte ligação com grupos políticos que se apresentam afiliados as frotas de táxis que oferecem serviço público inwdividual. Os principais argumentos utilizados pela classe vista como prejudicada é que o aplicativo promove um serviço que tem caráter clandestino, devido à falta de leis que regulem a sua efetiva realização, o que dificultaria o caráter competitivo do mercado com relação aos dois fornecedores de transporte, além de afirmarem que a Constituição Federal veda qualquer tipo de utilização de transporte público individual sem que haja regulação previa da lei. (SILVA, 2011)

 Porém ao utilizarmos o parecer do professor Daniel Sarmento (2015) em parecer favorável para a utilização do aplicativo quanto a sua natureza jurídica coloca que os motoristas parceiros da UBER se enquadrariam em transporte individual privado de passageiros se baseando no art. 4, inciso VIII da lei n º 12.587/2012, que versa sobre a utilização de veículos aluguel para intermédio da realização de viagem individualizadas, o que ampara a utilização do UBER tendo em vista os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, que devem estar presentes como norteadores da atividade econômica. (BRASIL, 2012).

 Tornando assim a utilização de uma interpretação contraria a criação de um monopólio do transporte individual em favor dos taxis, o que ofenderia os princípios da livre iniciativa e a da livre concorrência que tem como principais alvos o consumidor e não aqueles que realizam a atividade econômica. (SILVA, 2011)

 Em suma, a utilização do serviço fornecido pelo UBER é apoiado pela constituição em respeito dos princípios reguladores da economia sendo estes a livre iniciativa e a livre concorrência, de forma que a permanência dele no mercado estimularia a concorrência saudável entre os dois fornecedores trazendo assim benefício para o consumidor.

**5 CONCLUSÃO**

Ao fim das colocações abordadas neste trabalho, é possivel notar-se que o fenomeno do avanço da mobilidade urbana é algo relativamente recente tendo este ocorrido no inicio da decada de 1960, e que este continua a trazer mudanças dentro da sociedade brasileira tendo tomado em sua forma mais recente o conflito entre os atuantes da empresa Uber e os taxistas já existentes no territorio brasileiro.

É possivel também perceber que o ordenamento juridico esta intricicamente ligado com os avanços da sociedade e que este sempre esteve presente para que houvesse a resolução de conflitos no passado, dentro do tema abordado podemos observar a incidencia de dois principios constitucionais no conflito que ocorre entre taxistas e motoristas uber, sendo estes o principio da livre iniciativa e da ampla concorrencia, ambos os quais incidem na direção de decisão de caráter positivo para o Uber.

Outro fator facilmente observado ao decorrer do trabalho é que todo e qualquer avanço dentro da esfera da mobilidade urbana incide sempre de maneira a beneficiar o consumidor e para colocar celeridade e eficiencia nos deslocamentos tão necessarios no mundo atual, de maneira que os principios acabam por ser direcionados de forma unilateral para o lado do Uber, visando como já mencionado o bem-estar do mercado e o beneficiamento do consumidor.

Por fim, através deste trabalho buscou-se desenvolver um pensamento critico acerca da mobilidade urbana e dos conflitos advindos de tal avanço, assim como a exposição do posicionamento contra e a favor dos dois lados do conflito, mostrando a incidencia dos principios constitucionais em ambos o lados, tendo se estabelecido que o Uber pode se mostrar para o mercado tanto um beneficio e um maleficio a longo prazo devendo ser observado sempre a incidencia da ampla concorrencia, para que estes não se tornem prejudiciais para o mercado da forma como ocorreu com o serviço dos taxistas, de forma a deixar claro os maleficios da não incidencia dos dois maiores principios norteadores do mercado, haja vista que na falta deles o mercado se torna saturado e unilateral em que se tem apenas um prejudicado sendo este o consumidor.

**REFERÊNCIAS**

**BRASIL.** Constituição da República Federativa do Brasil. 1988. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 18 mar de 2017

**BRASIL.** Lei 12.587, de 3 de Janeiro de 2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 03 mai de 2017.

ARRAES, Rayana Pereira Sotão; CAMARÃO, Felipe Costa. **Para quem o mercado deve funcionar? Uma análise do caso uber no Brasil à luz dos princípios constitucionais.** 2016. Disponível em:< http://www.conpedi.org.br/publicacoes/y0ii48h0/8t069971/3HIqXr3937U6dpgp.pdf>. Acesso em: 18 mar. De 2017

BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane de. **Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. São Paulo em Perspectiva,**[s.l.], v. 19, n. 4, p.48-63, dez. 2005. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em:< <http://dx.doi.org/10.1590/s0102-88392005000400003>.>. Acesso em: 03 mai de 2017

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de dreito comercial, Vol.1: direito de empresa.** – 18. ed. - São Paulo: Saraiva, 2014.

FERNANDES, Bernardo Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional.** 7. ed. – Belo Horizonte: Editora JusPodivm, 2015.

MELLO, Celso Antônio Bandeira. **Curso de Direito Administrativo**. 33. ed. –São Paulo: Malheiros, 2016

REIS, Vinicius Aguiar. **O uber e a efetivação dos princípios constitucionais de livre iniciativa e da livre concorrência.** 2016. Dsiponível em:<https://aguiareis216.jusbrasil.com.br/artigos/342619506/o-uber-e-a-efetivacao-dos-principios-constitucionais-da-livre-iniciativa-e-da-livre-concorrencia>. Acesso em: 18 mar de 2017.

SARMENTO, Daniel. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”**. Disponível em:<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf >. Acesso em: 03 mai de 2017

SILVA, Jonas Sales Fernandes da. **UBER É CONSTITUCIONALMENTE COMPATÍVEL COM A ORDEM ECONÔMICA BRASILEIRA E BENÉFICO AO CONSUMIDOR.**2011. 23 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito, Universidade Católica de Brasília, Brasilia, 2011. Disponível em:<https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/cadernovirtual/article/view/1195/715>. Acesso em: 03 mai de 2017

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana.**2011. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1373/1/TD\_1552.pdf>. Acesso em: 29 maio 2017.

SILVA, Jonas Sales Fernandes da. **UBER É CONSTITUCIONALMENTE COMPATÍVEL COM A ORDEM ECONÔMICA BRASILEIRA E BENÉFICO AO CONSUMIDOR.**2011. 23 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito, Universidade Católica de Brasília, Brasilia, 2011. Disponível em:<https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/cadernovirtual/article/view/1195/715>. Acesso em: 03 mai de 2017