

## MOBILIDADE URBANA E NOVAS TECNOLOGIAS: O USO DE APLICATIVOS MÓVEIS DE CARONA COMO ALTERNATIVA DE TRANSPORTE AO SERVIÇO DE TÁXI NO MUNICÍPIO DE PELOTAS-RS

VICTOR ARAÚJO DE MENEZES<sup>1</sup>; ARIANE SIMIONI<sup>2</sup>;

<sup>1</sup>*Universidade Federal de Pelotas – victormenezesx3@gmail.com*

<sup>2</sup>*Universidade Federal de Pelotas – arianesimioni@ibest.com.br*

### 1. INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, evidenciou-se uma crescente demanda social para a melhoria na mobilidade urbana. Mudanças na infraestrutura do trânsito, rodízio de veículos e incentivo ao uso de bicicleta estão entre as principais atitudes tomadas pelos governos. No entanto, notaram-se, também, ações, comportamentos e opções que partiram dos próprios usuários. Nesse sentido, destacam-se as alternativas de mobilidade através do uso da tecnologia, como os aplicativos móveis de carona.

Dentre esses aplicativos, o Uber é o mais evidente e já foi banido em diversas cidades como Bruxelas, Montreal, Sydney e Kansas (FOLHA, 2015). O programa consiste na disponibilização on-line de um sistema que conecta passageiros e motoristas previamente cadastrados, que tem o próprio veículo e que fazem as viagens quando desejarem, pagando uma taxa à empresa que disponibiliza o serviço (UBER, 2015). A utilização desse tipo de aplicação tem gerado protestos e conflitos por parte dos taxistas, que se sentem ameaçados por essa alternativa ao serviço que realizam.

A pretensão do trabalho em questão, portanto, é apresentar uma discussão acerca do uso do aplicativo de caronas como uma alternativa de transporte urbano ao serviço de Táxi, que no Brasil é sindicalizado e regulamentado por lei, focando na questão jurídica da legalidade desses serviços, bem como a sua caracterização no município de Pelotas.

No contexto desse tipo de serviço, existem, ainda, aplicativos que não prevêem a prestação pecuniária, e servem apenas como facilitadores de transportes gratuitos. Tais serviços também podem ser realizados de forma habitual por autônomos, uma vez que as aplicações em questão não restringem a utilização dos mesmos, e a falta de regulamentação pode gerar entraves jurídicos, uma vez que não se subordina às normas de contrato de transporte previstas no Código Civil.

O objetivo deste trabalho, portanto, é analisar as disposições legais vigentes acerca do assunto, tentando enquadrar o serviço prestado através do referido aplicativo e de programas semelhantes em tais provisões legais, para que se averigue sua ilegalidade ou não. Para tanto, faz-se necessário uma análise da lei federal sobre o assunto, a Lei nº 12.468, bem como das regulamentações municipais específicas das cidades analisadas. Analisar-se-á, ainda, as decisões judiciais e legislativas acerca do tema, como a proibição do prestamento desse tipo de serviço em determinadas cidades ou da restrição on-line do próprio aplicativo, além das resoluções concernentes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que vem intensificando os procedimentos de fiscalização no transporte de passageiros.

Pretende-se, ainda, realizar uma breve análise sobre o impacto desse tipo de serviço na cidade de Pelotas, incluindo a aplicação de um questionário para os taxistas pelotenses acerca do tema.

## 2. METODOLOGIA

Este trabalho será realizado através do método indutivo com o uso da técnica de pesquisa documental e de campo. Os instrumentos de pesquisa que viabilizarão a metodologia indicada serão a consulta à legislação sobre o assunto, análise de decisões judiciais pertinentes e também de textos jornalísticos atuais; bem como a aplicação de um questionário a uma parcela dos taxistas do município de Pelotas acerca do conhecimento desse tipo de aplicativo e de suas opiniões com relação à utilização dos mesmos.

## 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Na Lei 12.468, que regula a profissão de taxista, há a previsão expressa no artigo 2º de que a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros é atividade privativa dos profissionais taxistas, devidamente cadastrados na prefeitura dos respectivos municípios.

Vale ressaltar, ainda, a Resolução nº 4287 da ANTT, que considera clandestino o transporte remunerado de pessoas, seja este realizado por pessoas físicas ou jurídicas, quando feito sem autorização ou permissão do Poder Público competente, sendo este um dos principais argumentos a favor da proibição do aplicativo Uber.

Fazendo-se uso do método hermenêutico de interpretação literal da lei, fica evidente que o serviço prestado pelos motoristas autônomos que se utilizam do aplicativo para realizar esse tipo de transporte vai de encontro às normas citadas. Entretanto, também entra em questão tanto o direito de ir e vir dos usuários do aplicativo quanto a livre iniciativa, a liberdade do exercício profissional e a proteção ao trabalho dos motoristas, constituindo uma questão bastante controversa.

Portanto, há que se analisar esses aplicativos e os motoristas casuisticamente, e a própria aplicação do referido artigo pode não ser feita de maneira tão literal, se outros métodos interpretativos forem utilizados. Deve-se buscar, portanto, o estado de fato e de direito do conflito em questão, através da análise do caso concreto e das decisões legislativas e judiciais sobre o assunto.

Através do questionário, pretende-se, ainda, analisar não só a presença dos serviços desses aplicativos no município de Pelotas e seu impacto no cotidiano dos taxistas da cidade, mas também a opinião dos taxistas sobre o mesmo.

## 4. CONCLUSÕES

Nos últimos anos, uso de aplicativos móveis de carona tornou-se uma tendência como serviço alternativo ao prestado pelas cooperativas de táxi e taxistas autônomos, que antes monopolizavam esse tipo de prestação.

Com o surgimento dessas alternativas, evidencia-se, também, um conflito de interesses entre esses dois serviços, bem como um conflito jurídico quanto à legalidade dos aplicativos em questão.

Essa pesquisa possibilitará, portanto, um melhor entendimento acerca desse novo fenômeno econômico, jurídico e tecnológico das caronas e serviços de

transporte através de aplicativos de telefonia móvel, bem como seus desdobramentos no município de Pelotas e impacto no cotidiano dos taxistas pelotenses, através da aplicação do questionário.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros.** Resolução nº 4287, de 13 de março de 2014. Acessado em: 26 jul. 2015. Online. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/29092/Resolucao\\_n\\_4287.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/29092/Resolucao_n_4287.html)

**BRASIL. Código civil**, 2002. Código civil. 53.ed. São Paulo: Saraiva; 2002

**BRASIL. Lei nº 12.468, de 26 de Agosto de 2011.** Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Brasília, 2011. Acessado em: 26 jul. 2015. Online. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm)

**FOLHA. Uber: veja a situação do aplicativo em diversas cidades pelo mundo.** Folha de S. Paulo, São Paulo, 25 mai. 2015. Acessado em: 26 jul. 2015. Online. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/05/1633555-uber-veja-a-situacao-do-aplicativo-em-diversas-cidades-pelo-mundo.shtml>

**UBER. Perguntas mais frequentes – FAQ. 2015.** Acessado em: 26 jul. 2015. Online. Disponível em: [https://partners.uber.com/drive/?\\_ga=1.69270227.237567004.1437944726](https://partners.uber.com/drive/?_ga=1.69270227.237567004.1437944726)