

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

Gabriel Bahdur Vieira

**A NATUREZA JURÍDICA DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL
PÚBLICOS E PRIVADOS:
ANÁLISE JURÍDICA DA ATIVIDADE E DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS
ENVOLVENDO TÁXIS E APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE
PASSAGEIROS.**

**CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO CONTRATUAL
COGEAE – PUC/SP**

**São Paulo
2018**

Gabriel Bahdur Vieira

**A NATUREZA JURÍDICA DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL
PÚBLICOS E PRIVADOS:
ANÁLISE JURÍDICA DA ATIVIDADE E DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS DOS
SERVIÇOS DE TÁXIS E DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE
PASSAGEIROS.**

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial do curso de Especialização em Direito Contratual, sob a orientação do professor Pedro Teruji.

**São Paulo
2018**

Gabriel Bahdur Vieira

**A NATUREZA JURÍDICA DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL
PÚBLICO E PRIVADO.**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora
da Pontifícia Universidade Católica de São
Paulo, como exigência parcial do curso de
Especialização em Direito Contratual.

Aprovado em _____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Orientador

Prof. Titular

Prof. Suplente

*Dedico esse trabalho aos meus pais,
familiares, amigos, professores e
todos que colaboraram para sua
realização.*

AGRADECIMENTOS

Ao professor orientador Dr. Pedro Teruji, pela grande paciência e a inestimável ajuda, orientação e incentivo que tornaram possível a conclusão desta monografia.

À professora coordenadora Dra. Clarissa Ferreira Macedo D'Isep, pelo precioso auxílio no planejamento e execução desta monografia.

A todos os professores do curso, que foram tão importantes na minha vida acadêmica e no desenvolvimento desta monografia.

*“A paz exige quatro condições essenciais:
verdade, justiça, amor e liberdade”.*

João Paulo II

RESUMO

Nas últimas décadas, com o crescente caos urbano experimentado nos grandes centros brasileiros, a questão do transporte de pessoas ganhou bastante destaque. Por conta disso, surgiram diversas iniciativas legislativas buscando tratar da questão, em destaque a Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que criou a chamada “Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU”. Este texto legal trouxe diversos avanços no que tange aos transportes coletivos de passageiros, entretanto, a questão do transporte individual de passageiros por meio de Táxis continua sendo alvo de diversas controvérsias, sobretudo, no que tange à natureza jurídica da atividade e o escopo de obrigações dos envolvidos. E é nesse intrincado meio que surgem os aplicativos de transporte privado de passageiros, essa nova tecnologia, que já emerge envolta em diversas polêmicas, representa um novo desafio aos operadores do direito, especialmente, na questão do complexo obrigacional existente entre todos os sujeitos da relação (Empresas de Aplicativos, Motoristas Autônomos e Usuários Cadastrados). Com uma construção teórica no direito contratual, o presente trabalho busca entender o escopo de obrigações envolvidos na prestação de serviço de transporte urbano individual público e particular, considerando as recentes iniciativas legislativas, a jurisprudência e a prática contratual sobre o tema.

Palavras-chave: Serviços Públicos, Serviços Públicos de Transporte, Mobilidade Urbana, Lei 12.587/12, Transporte Urbano, Transporte Coletivo, Transporte Individual, Táxi, Contrato de Transporte, Uber, Aplicativos, Obrigações, Consumidor.

ABSTRACT

In the last decades, with the growing urban chaos experienced in large Brazilian cities the subject matter of people transportation has gained prominence importance. As a result, several legislative initiatives have emerged seeking to address the issue, in particular Law 12,587 of January 3, 2012, the so-called "National Policy on Urban Mobility - PNMU." This legal text has brought various advances in relation to collective passenger transport, however, the issue of individual passenger transport through Taxis continues to be the subject of controversies, especially with regard to the legal nature of the activity and the scope of obligations of those involved. In this intricate situation, emerges the phone applications for private urban transportation, this new technology, which are involved in several controversies, represents a new challenge to the operators of the law, especially in relations between the parties to the relation (Application Companies, Autonomous Drivers and Registered Users). With a theoretical construction in contractual law, the present work seeks to understand the scope of obligations involved in the provision of private and public urban transport service, considering the recent legislative initiatives, jurisprudence and the contractual practice on the subject.

Key words: Public Services, Public Transportation Services, Urban Mobility, Law 12.587/12, Urban Transport, Collective Transport, Individual Transportation, Taxi, Transportation Contract, Uber, Applications, Obligations, Consumer.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	11
Capítulo I – Dos Serviços de Transporte.....	14
1.1 – Do conceito Clássico de Serviço Público e sua evolução.....	14
1.2 - Do Serviço Público de Transporte e a Lei 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana.	16
1.3 – Transporte Coletivo e Individual de Passageiros.	19
1.3.1 - Do Transporte Público Coletivo.....	20
1.3.2 - Do Transporte Privado Coletivo.	21
Capítulo II – Dos Serviços de Transporte.....	23
2.1 – Transporte Público Individual e os Serviços de Táxi.	23
2.2 – Da Forma de Exploração e a posição do Supremo Tribunal Federal.	28
2.3 – Da Transferência e sucessão.	31
2.4– Da Natureza Jurídica dos Serviços de Táxi e sua Abrangência.	31
Capítulo III - Do Contrato de Transporte.	34
3.1 – Da Origem e Conceito.	34
3.2 – Natureza Jurídica.....	35
3.3 - Espécies.	36
3.3.1 - Transporte de Pessoas.....	37
3.3.2 - Transporte de Pessoas a título gratuito	40
3.3.3 - Transporte de Coisas.	42
3.4 – Legislações especiais nos contratos de transporte.....	44
3.5 – Transporte exercido em virtude de Autorização, Permissão ou Concessão.	45
Capítulo IV - Do Contrato de Transporte Público Individual de Passageiros	48
4.1 Do Contrato de Transporte entre Motoristas de Táxis e Passageiros.	49

Capítulo V – Do Transporte Individual Remunerado de Passageiros por Motoristas Particulares cadastrados em Aplicativos.....	55
---	----

5.1 – Origem e chegada ao Brasil.....	55
5.2 – Os Aplicativos de Transporte Individual de Passageiros e a Lei 12.587/12.....	56

Capítulo VI - Dos contratos celebrados pelas Empresas de aplicativos de transporte individual privado de passageiros.....	60
---	----

6.1 – Dos contratos firmados entre as Empresas de aplicativos de transporte individual e os usuários.....	60
6.2 – Dos contratos firmados entre as Empresas de aplicativos de transporte individual e os Motoristas parceiros.....	64
6.3 – Do tipo de atividade realmente exercido pelas Empresas de Aplicativos de Transporte Individual de Passageiros.....	66
6.4 – Do julgamento do Tribunal de Justiça da União Europeia quanto à definição e qualificação das atividades da Uber.....	72
6.5. – Da real natureza das obrigações entre as Empresas de aplicativos de transporte individual de passageiros, motoristas e usuários.....	76

Capítulo VII – Das Relações Contratuais entre as Empresas de Aplicativos de transporte individual e os Motoristas.....	77
--	----

7.1 – Da ausência de vínculo empregatício entre as partes.....	77
7.2 – Da Prestação de Serviços entre Empresas de Aplicativos e Motoristas.....	83
7.3 – Das relações entre as Empresas de aplicativos de transporte individual e usuários.....	90
7.3.1 – Da responsabilidade civil nos contratos entre Empresas de aplicativos de transporte individual e usuários.....	93

CONCLUSÃO.....	102
----------------	-----

BIBLIOGRAFIA.....	104
-------------------	-----

ANEXOS.....	105
-------------	-----

INTRODUÇÃO

Com a explosão demográfica e a urbanização em nosso país, principalmente na segunda metade do Século XX, a questão da Mobilidade Urbana ganhou destaque no ordenamento jurídico, visto que, a ausência de um planejamento racional de atos e ações causou um profundo caos viário nos grandes centros brasileiros.

Diante disso, historicamente, o legislador brasileiro sempre tratou dos serviços de transporte de passageiros com evidente caráter publicista, garantindo ao poder público uma forte influência no trato da questão.

A Constituição Federal de 1988 previu a competência da união para traçar as diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo a questão dos transportes. Além de delimitar a competência de cada ente da federação para tratar de cada esfera do assunto.

Neste esteio, foi promulgada a lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Entre outros pontos, a Lei distingue os modais de transporte em diversas categorias. Sendo as mais importantes: entre coletivos e individuais e públicos e privados.

O transporte público coletivo é um serviço eminentemente público, cuja prestação compete ao Poder Público, podendo ser executado de forma direta ou mediante concessão ou permissão.

Já com relação ao transporte individual de passageiros, a questão sempre foi alvo de diferentes discussões legais.

Primeiramente, com relação aos serviços de Táxi, tendo em vista sua controversa natureza jurídica.

Apesar do título de “transporte público individual”, a atividade dos Taxistas não se encaixa com absoluta previsão nos conceitos clássicos de serviço público, não sendo também uma atividade que goza da autonomia concedida à iniciativa privada.

Essa dificuldade, somada a outras questões, atrapalha a determinação do escopo das obrigações envolvidas entre o poder público municipal, que libera e regulamenta a atividade, os profissionais taxistas e os passageiros.

Nesse já complicado cenário, chegaram ao Brasil os aplicativos de transporte individual de passageiros, atividade primeiramente fornecida pela empresa Uber e depois expandidas para outras empresas.

Rapidamente, mesmo envolvidas em diversas polêmicas, os serviços destas empresas se popularizaram muito entre os moradores dos grandes centros urbanos nacionais.

Para além dessas polêmicas, há também uma dificuldade para estabelecer quais seriam as obrigações envolvendo os agentes que propiciam a atividade, quais sejam: as Empresas de Aplicativos, os Motoristas Autônomos e os Usuários Cadastrados.

Entre outros fatores, essa dificuldade advém do fato destas empresas se considerarem intermediadoras da contratação independente entre usuários e motoristas, consignando em seus contratos que apenas disponibilizariam uma plataforma digital para que essa intermediação acontecesse.

Ocorre que já há uma série de entendimentos em âmbito nacional e internacional, em destaque uma decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia, classificando de forma diversa as atividades desempenhadas por estas empresas de aplicativos.

Existem também controversas acerca da aplicação da Legislação Consumerista nas relações entre passageiros e taxistas e usuários e empresas e motoristas de Aplicativos de transporte.

Utilizando de conceitos doutrinários do Direito Civil, Administrativo, Trabalhista e Consumerista, especialmente no que tange a doutrina contratual, bem como de decisões em

âmbito nacional e internacional sobre o tema, o presente trabalho busca entender o escopo de obrigações envolvidos na prestação de serviço de transporte urbano individual público e particular, considerando as recentes iniciativas legislativas, a jurisprudência e a prática contratual sobre o tema.

Capítulo I – Dos Serviços de Transporte

1.1 – Do conceito Clássico de Serviço Público e sua evolução.

A origem do conceito de Serviço Público remonta a própria origem do Estado Moderno.

Em nosso país, o conceito e a abrangência dos Serviços Públicos sofreram, e sofrem constantes evoluções a depender de novas concepções acerca do papel do Estado na sociedade.

Desde sua origem, o Direito Administrativo brasileiro esteve sujeito a uma forte influência da escola francesa de pensamento, conhecida por conferir a atuação do Estado e o alcance do conceito de Serviço Público um caráter tão amplo que abrangeria todas as atividades do Estado, relacionando-se, inclusive, com sua soberania.

Desta forma, podemos perceber que diversos dos melhores doutrinadores nacionais dão ao Serviço Público um conceito bastante amplo. Como podemos observar na obra do professor Hely Lopes Meirelles¹, que conceitua Serviço Público como “todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado”. (MEIRELLES, 2009: p. 332)

Outro bom exemplo é o conceito adotado por Mário Masagão², que considera como Serviço Público “toda atividade que o Estado exerce para cumprir os seus fins”. (MASAGÃO, 1968, p. 252.)

Mais recentemente, em oposição a esta visão demasiadamente ampla do conceito de Serviço Público, surgiram posições consideradas mais restritivas sobre a matéria, como a da professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, ao definir o Serviço Público como:

¹ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo Brasileiro**. Malheiros, 35ªed. São Paulo, 2009: p. 332.

² MASAGÃO, Mario. **Curso de Direito administrativo**. Revista dos Tribunais, São Paulo, 1968, p. 252.

[...] toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público³. (DI PIETROS, 2015, p. 120).

Em sua obra, a autora trata do que ela denomina como “Crise na noção de Direito Público”, que teria ocorrido em meados do século XX, ocasionando uma alteração dos critérios definidores de serviço público.

Segundo ela, tendo em vista o intenso aumento das atividades e responsabilidades estatais e a constatação da incapacidade do Estado de lidar com todas estas obrigações, vislumbrou-se um cenário nas sociedades modernas em que não apenas o Estado estaria apto para praticar determinados serviços.

Para o presente trabalho, mais importante do que o debate se, de fato, houve ou não uma “Crise”⁴ no conceito de Serviço Público, é a compreensão de que o papel do Estado como provedor, titular e muitas vezes exclusivo de atividades que venham a satisfazer as necessidades coletivas não é mais consonante com a realidade.

Nos dias atuais, não se pode mais esperar por um Estado Prestacional, visto a evolução da sociedade e o consequente aumento das demandas feitas ao Poder Público, tão profundas e diversas que o Estado, por si só, não possui capacidade de exercer todas as atividades que, ao menos algum dia, foram consideradas como Serviços exclusivamente Públicos.

Sendo esta mudança especialmente relevante quando tratamos da questão dos serviços públicos e privados de transporte de pessoas.

³ DI PIETRO, Maria Sylvia. **Direito Administrativo**. Atlas, 28ªed. São Paulo, 2015, p. 120.

⁴ Cumpre destacar a posição da professora Dinorá Adelaide Musetti Grotti, que questiona o a denominação de “Crise da noção de serviço público”, para a autora, o que há é uma evolução do conceito de Serviço Público, e não uma crise, pontuando que “a crise, entendida como quebra ou falência do conceito. Todavia, se concluir que a crise dever-se-à chamar evolução”.

A autora segue descrevendo que há “um declínio da noção tradicional que passou a mostrar-se em dissonância com a realidade”, e prossegue “a chamada crise refletia apenas a inadequação de uma teoria específica à extensão das prestações estatais, realizadas sob modos muito variados”.

Grotti, Dinorá Adelaide Musetti, **Serviço Público e a Constituição Brasileira de 1988**, São Paulo, Malheiros, 2003. p. 58 - 60.

1.2 - Do Serviço Público de Transporte e a Lei 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Constituição Federal de 1988 conferiu à União a competência para instituir as diretrizes do desenvolvimento urbano, sobretudo, na questão dos transportes, como podemos ver do inciso XX do Artigo 21 do texto constitucional:

Art. 21. Compete à União:

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e **transportes urbanos**;

Da mesma forma, a Carta Magna no artigo 22, inciso XI, estabeleceu a competência privativa da União para legislar acerca do Trânsito e Transporte. Restando aos Municípios legislar acerca de assuntos de interesse local (CF, Ar. 30, I) e suplementar a legislação federal e estadual no que couber (CF, Ar. 30, II).

Contudo, a Constituição Federal resguardou uma significativa participação dos Municípios na organização e prestação do transporte urbano, o caracterizando como um serviço essencial⁵, senão vejamos do inciso V do artigo 30:

Art. 30. Compete aos Municípios:

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial".

A Constituição estabeleceu, ainda, a competência da União para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (art. 21, XII, “e” CF/88).

⁵ Com relação ao que seriam os Serviços Públicos Considerados Essenciais, da análise dos artigos 10 e 11 da Lei 7.783/89 – que dispõe sobre o exercício do direito de greve – podemos concluir que são serviços públicos essenciais àqueles indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade. De forma que se não fornecidos, colocarão em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população.

Sendo que, no caso de greve dos prestadores deste tipo de serviço, os sindicatos, os empregadores e os trabalhadores ficam obrigados a garantir a prestação dos serviços indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, sendo que caso essa exigência não for observada, cabe ao Poder Público providenciar a prestação destes serviços.

Pois bem, com relação ao tema da mobilidade urbana, temos de ter em mente que, até por conta de seu modelo de colonização, o Brasil historicamente foi um país rural, sendo que a urbanização é um fenômeno relativamente recente, tendo se acentuado a partir das décadas de 70 e 80.

Diferentemente do que ocorreu em alguns países, a urbanização brasileira foi marcada por uma flagrante falta de planejamento, especialmente no que tange à Mobilidade Urbana.

Nos centros brasileiros, em questão de poucos anos, o “sistema viário”, antes utilizado por pedestres, carroças, coches e carruagens, passou a ter de comportar bondes, carros, motos e ônibus. Não é preciso dizer que isso levou ao caos urbano em nossas grandes cidades.

Neste contexto, e até de forma tardia⁶, atendendo aos ditames constitucionais supramencionados, foi promulgada a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, através da lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que passou a vigorar em abril daquele ano.

A Lei 12.587/2012 trouxe importantes contribuições para a normatização das ações relacionadas aos transportes urbanos no Brasil. O texto legal se caracteriza por traçar princípios, diretrizes e objetivos para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, além de destacar o planejamento, gestão e a repartição de competências e obrigações entre os entes federados.

Visto se tratar de uma diretriz nacional, a PNMU estabelece determinações globais acerca dos princípios e objetivos das políticas públicas de transporte, direitos dos usuários, competências político-administrativas dos entes federados e traça importantes determinações sobre os modos de transporte urbano.

Nessa seara, o artigo 3º da Lei enumera os modos e classificações dos transportes urbanos, senão vejamos:

⁶ Vale lembrar que em junho de 2013 ocorreram massivos protestos, iniciados em São Paulo e que se espalharam por todo o Brasil que tinham por objeto, ao menos no início, o tema da mobilidade urbana e seu custo.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 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.

Assim, ao analisarmos a classificação trazida pela PNMU, percebemos que o legislador subdividiu os transportes quanto a seu Objeto (de passageiro ou de cargas), característica (Coletivo ou Individual) e quanto a natureza do Serviço (Público ou Privado).

Não demanda grande esforço estabelecer as diferenças entre os transportes que se destinam a passageiros ou cargas ou àqueles de características coletivas ou individuais. Tarefa muito mais complicada é definir a natureza jurídica dos serviços de transporte, se de caráter público ou privado.

A Lei de Mobilidade Urbana, em seu artigo 4º, define as modalidades de transporte previstas pelo dispositivo legal, senão vejamos daquelas mais pertinentes para o presente estudo:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

Cumpre tratarmos de algumas particularidades dos modais de transporte acima destacados, especialmente dos individuais publico e privados, que serão objeto de estudo em capítulos próprios.

1.3 – Transporte Coletivo e Individual de Passageiros.

Está previsto na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana as Modalidades Coletiva e Individual de transporte motorizado de passageiros, mais precisamente no Artigo 3º, § 2º, inciso II, “a” e “b”.

Vale destacar que a distinção entre transporte individual ou coletivo não é o número de passageiros, mas justamente o fato da viagem ser individualizada, isto porque se trata de serviço específico, aleatório, personalizado, sem itinerário ou rota predefinidos⁷.

Assim, no transporte coletivo o veículo parte de um ponto preestabelecido para outro também já definido, não havendo a individualização do trajeto. Sendo que cada passageiro possui uma relação autônoma com o transportador e paga um valor comum pelo serviço prestado.

Por outro lado, o que marca o transporte individual é a personalização do serviço prestado ao passageiro contratante. Desta forma, se um indivíduo realiza um deslocamento por meio de Táxi ou através de aplicativos de transporte individual, ainda que o realize na companhia de pessoas previamente convidadas (amigos, família, colegas de trabalho e etc.) continuará a ser um transporte individual.

⁷ GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum. 2012. p. 183

O mesmo ocorre com os serviços de compartilhamento de corridas oferecidos pelas empresas de aplicativos de transporte individual, pois, ainda que um grupo de pessoas seja transportada de forma autônoma, ainda permanecerá a individualização do serviço, sendo que cada um dos passageiros sairá do local que escolher e irá para o sitio que preferir, pagando um valor específico e próprio. Consequentemente, cada um terá estabelecido uma relação autônoma com o prestador do serviço.

1.3.1 - Do Transporte Público Coletivo.

O transporte público coletivo é um serviço eminentemente público, cuja prestação compete ao Poder Público, podendo ser executado de forma direta ou mediante concessão ou permissão, conforme prega o artigo 175 da Constituição, vejamos:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Esse tipo de transporte é realizado em nosso país através de vans, ônibus, metrô, trens e aviões, sendo que na maior parte dos casos, o poder público se utiliza do instituto da Concessão para delegar a um terceiro a execução do serviço.

Como nos ensina a professora Maria Sylvia⁸, a concessão de serviço público foi a primeira forma que o Poder Público utilizou para transferir a terceiros (particulares) a execução de um serviço público.

Vale mencionar que já no início da utilização do instituto da Concessão, no século XIX na Europa, sobretudo na França, este já era utilizado, principalmente, no transporte ferroviário, fornecimento de água, gás, eletricidade e transporte coletivo urbano⁹.

Através dos ensinamentos da professora Maria Sylvia¹⁰, é possível definir a Concessão de Serviço Público como:

8 DI PIETRO, Maria Sylvia. **Direito Administrativo**. Atlas, 28ªed. São Paulo, 2015, p. 304.

9 MEDAUAR, 2013, p. 362.

¹⁰ DI PIETRO, 2015, p. 307.

[...] o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública delega a outrem a execução de um serviço público, para que o execute em seu próprio nome, por sua conta e risco, assegurando-lhe a remuneração mediante tarifa paga pelo usuário ou com outra forma de remuneração decorrente da exploração do serviço. (DI PIETRO, 2015, p. 307)

No serviço público de transporte coletivo através de ônibus, modalidade mais comum nas cidades brasileiras, a remuneração que trata a autora é feita, ao menos em parte, pelas tarifas cobradas dos usuários, tendo natureza de preço público. O valor das tarifa e suas regras de reajustes deverão constar do contrato firmado entre as partes, conforme estabelece o artigo 9º da Lei. 8.989/95 e o Artigo 9º da Lei. 12.578/12.

Vale dizer que a Lei 12.578/12 tem especial atenção à política tarifária dos prestadores deste serviço, de forma que, o artigo 8º do diploma legal determina a modicidade da tarifa para o usuário, a promoção da equidade no acesso e a possibilidade do poder concedente adotar subsídios nos preços, podendo vir a cobrir eventuais *deficits* através de outras receitas.

Em decorrência da competência determinado pela Constituição Federal, os municípios são responsáveis pelo transporte publico coletivo municipal, os Estados da Federação o transporte intermunicipal e a União o transporte interestadual. Podendo fenecê-lo através de Concessão, precedida por licitação.

1.3.2 - Do Transporte Privado Coletivo.

Geralmente, o transporte privado coletivo está relacionado ao chamado Transporte Fretado, sendo uma atividade econômica realizada no âmbito privado na qual um transportador é contratado para conduzir um grupo certo de pessoas de um local a outro, pelo preço ajustado e no horário determinado nessa avença ¹¹.

Pois bem, o artigo 11 da Lei 12.587/12 condiciona essa atividade a autorização estatal, devendo ser fiscalizada e disciplinada pelo poder público competente, senão vejamos:

¹¹ GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum. 2012. p. 119-120.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Ocorre que a *autorização* de que trata a Lei é a mero consentimento Estatal, ato administrativo unilateral de tutela e vigilância da atividade do particular. Prerrogativa decorrente do próprio Poder de Polícia da Administração

Desta feita, a intervenção estatal nos serviços de transporte privado coletivo é realizada tão somente por meio de atos normativos, fiscalizatórios, preventivos e repressivos, com o objetivo de adequar a prestação da atividade privada aos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigos 5,6 e 7 da Lei 12.587/12

Assim, trata-se de um serviço privado¹², em que seus responsáveis podem escolher com quem e com quantos irão contratar, não estando sujeito aos princípios pertinentes aos serviços públicos, como a continuidade, impessoalidade e modicidade tarifas. Mas sim às sanções previstas nos contratos firmados com seus clientes e aos artigos 730 a 742 do Código Civil.

¹² Vale mencionar o julgamento do REsp n. 1.041.836-DF, T.2, rel. Min. Humberto Martins, j. 11-11-2008, Dje 02-10-2008, ocasião em que o STJ, por unanimidade, decidiu pela impossibilidade de classificação do transporte escolar como transporte público de passageiros.

Capítulo II – Dos Serviços de Transporte

2.1 – Transporte Público Individual e os Serviços de Táxi.

Como já vimos, o inciso VIII do artigo 4º da Lei 12.865/12 define o transporte público individual como: “serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas”.

Historicamente, os serviços de transporte individual de passageiros nos centros urbanos brasileiros foram sempre prestados por meio de Táxis.

É necessário fazermos uma análise um pouco mais aprofundada acerca da natureza jurídica dos serviços prestados pelos profissionais taxistas, pois, apesar do título de “transporte público individual”, sua atividade não se encaixa com absoluta previsão nos conceitos clássico de serviço público.

Não há dúvidas que os serviços prestados pelos taxistas sempre foram objeto de forte intervenção estatal, sobretudo do Poder Público Municipal, que coordena e limita a expedição de alvarás e licenças, exige o pagamento de diversas taxas, submete à atividade a intensa regulamentação e controla de forma rígida as tarifas cobradas aos usuários.

Por outro lado, não há necessidade de licitação prévia para a concessão ou permissão dada aos taxistas, como impõe a Constituição Federal para a execução indireta de Serviços Públicos.

De mesma forma, ao taxista não é exigido assegurar a continuidade dos serviços prestados, além do que, estes podem alienar e transmitir por meio de herança o título autorizador do exercício de sua atividade. Hipóteses absolutamente vedadas ao regime jurídico do Direito Público.

Prestigiosos doutrinadores já manifestaram entendimento afirmando que os serviços de táxi não se configurariam como serviço público, ainda que a lei assim o defina.

Neste sentido, Maria Sylvia Di Pietro¹³ resalta as características de natureza privada da atividade, enquadrando os serviços de táxi como “serviço público impróprio”.

Entendimento parecido tem Celso Antônio Bandeira de Mello, que defende ser o táxi “uma atividade econômica, devendo ser afastado eventual caráter permissionário” (2011, p. 212/227).

Já com relação ao posicionamento dos tribunais, o entendimento majoritário da jurisprudência é pelo reconhecimento da atividade de taxista como um serviço público¹⁴.

Pois bem, vejamos então as disposições legais que colocaram os serviços de táxi nesta condição jurídica bastante particular.

A Lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, trata da atividade como transporte público individual de passageiros, vejamos:

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. (sem grifos no original).

Quando da promulgação da lei de Mobilidade Urbana, o artigo 12, ao tratar dos serviços públicos de transporte individual continha a seguinte redação:

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. (sem grifos no original).

13 PIETRO, Maria Sylvia. **Direito Administrativo**. Atlas, 28ªed. São Paulo, 2015, p. 114/115.

14 TJMG. nº 1.0024.01.577094-4/017, 4ª Câmara Cível, rel. Des.(a) Almeida Melo, j. 14/06/2012, DJe de 05/12/2012 ; TJ/MG Agravo de Instrumento-Cv 1.0024.13.411274- 7/001, rel. / 6ª CÂMARA CÍVEL, rel. Des.(a) Corrêa Junior, j. 12/08/2014, data da publicação da súmula 26/08/2014; TJSP Apelação 0003502-87.2013.8.26.0196, 5ª Câmara de Direito Público, rel. Leonel Costa, j. 02/12/2013; TJSP Apelação 0002168-33.2013.8.26.0482, 7ª Câmara de Direito Público, rel. Moacir Peres, j. 25/11/2013; TJSP Apelação 0024348-40.2011.8.26.0053, 3ª Câmara de Direito Público, rel. Amorim Cantuária, j. 18/09/2012; TJSP Apelação 0030738-26.2011.8.26.0053, 3ª Câmara de Direito Público, rel. Amorim Cantuária, j. 04/09/2012; TJSP Apelação 9301236-77.2008.8.26.0000, 27ª Câmara de Direito Privado, rel. Gilberto Leme, j. 19/06/2012. Em sentido contrário: TJMG Agravo de Instrumento nº 1.0153.12.008875-9/002, transitado em julgado, rel. Bitencourt Marcondes; TJ/MG no Agravo de Instrumento-Cv 1.0024.13.414670-3/001/ BH, 8ª CÂMARA CÍVEL, REL. Des.(a) Bitencourt Marcondes, j. 18/07/2014, data de publicação da súmula 28/07/2014, tendo transitado em julgado em 12-09/2014; TJ/RS, Agravo n. 70057035990, de 25-11-2013.

Desta forma, em um primeiro momento, podemos concluir que o Legislador determinou que o transporte público individual de passageiros (Táxi e similares) seria prestado sob o regime de permissão administrativa.

Acontece que, como já pontuado, de acordo com o Artigo 175 da Carta Magna, a prestação de serviço público através do regime de permissão ou concessão sempre deverá ser precedida de Licitação.

Vale dizer que essa determinação constitucional criou uma polêmica inovação no que tange à Permissão Administrativa.

Isso porque, antes da CF88, a Permissão era vista como um Ato Administrativo, unilateral, discricionário e a título precário do Poder Público, que delegava aos particulares a prestação de um serviço público.

Muito embora algumas destas características ainda permaneçam¹⁵, anteriormente a Constituição e a Lei 8.987/95, a Permissão de Serviço Público não possuía característica contratual, como determinou o caput do artigo 40 da Lei 8.987/95¹⁶, sendo ato administrativo unilateral, não obrigatoriamente precedido de Licitação.

Ocorre que, historicamente, na grande maioria dos municípios, a delegação dos serviços de táxi nunca se submeteu a qualquer tipo de procedimento licitatório prévio, e mesmo após a promulgação da Constituição Federal de 1988, as prefeituras continuaram utilizando o antigo sistema da Permissão, ou seja, utilizando-a como uma “licença” dada diretamente à um particular interessado, sem a necessidade de prévia licitação¹⁷.

15 Vide Lei 8.987/95, que define no inciso IV do Artigo 2º: permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

16 Art. 40. A permissão de serviço público será formalizada mediante contrato de adesão, que observará os termos desta Lei, das demais normas pertinentes e do edital de licitação, inclusive quanto à precariedade e à revogabilidade unilateral do contrato pelo poder concedente.

17 Isso ocorre, muitas das vezes, por conta destas legislações municipais serem anteriores a Constituição de 1988. Na cidade de São Paulo, por exemplo, a lei que trata do assunto é a 7.329, editada em 11/07/1969.

Ademais, cotidianamente, o “título da aprovação” para o exercício da atividade de taxista sempre foi visto pelos motoristas como uma “propriedade”, possível de transmissão *inter vivos* ou *causa mortis*.

Em decorrência disso, principalmente nos grandes centros urbanos, sempre houve um pujante mercado de venda e aluguel destas licenças, realizadas através de transferências irregulares entre particulares.

Vale transcrever o entendimento do Conselheiro Cláudio Terrão¹⁸, do Tribunal de Contas de Minas Gerais – TCE-MG, em parecer sobre a Denúncia 839.455, vejamos:

Inicialmente, cumpre salientar que durante muitos anos a delegação do serviço de transporte de passageiros por táxi, no Brasil, foi realizada sem procedimento licitatório e sem a fixação de prazo de vigência.

Essa prática foi adotada pelo Poder Público em um contexto bem diferente do atual, até porque o ordenamento jurídico não regulamentava devidamente a disputa para a “aquisição das placas”.

A forma como a atividade de taxista vinha sendo exercida gerou distorções quanto ao tratamento conferido à matéria, levando à equivocada conclusão de que a permissão outorgada pela Administração consistia em uma “propriedade”, passível de transferência *inter vivos* ou *causa mortis*.

Em virtude dessa visão distorcida, verifica-se que houve verdadeira privatização do interesse público, com o surgimento do lucrativo mercado de comercialização ilegal das permissões e a exploração desarrazoada dos profissionais que não são detentores dos títulos e trabalham prestando o serviço como condutores auxiliares, pagando diárias pelo aluguel das “placas de táxi”.

Em suma, na teoria, a atividade de Taxista era um serviço que a lei considerava público, que deveria ser delegado através de Permissão, ou seja, necessariamente mediante licitação prévia e contrato firmado entre o Poder Público municipal e o particular vencedor do certame licitatório.

Já na prática, tínhamos a absurda situação de um Serviço público executado por particulares através de Permissão Administrativa, sem qualquer tipo de procedimento licitatório prévio, conferido pelo poder público municipal através de ato unilateral, e que

¹⁸ Divulgado na Revista TCEMG, abr-jun. 2013, disponível em <http://revista.tce.mg.gov.br/Content/Upload/Materia/1969.pdf> acesso em:15/01/2018.

muitas das vezes era vendido, alugado ou deixado como herança a particulares estranhos a administração sem qualquer tipo de controle.

Ora, desta complicada situação podemos concluir que, independentemente do que poderia estar previsto na letra fria da lei, na prática o serviço de táxi nunca foi tratado como um Serviço Público no sentido clássico do termo.

Pois bem, diante desse cenário caótico, no ano de 2013, foi editada a Lei nº 12.865¹⁹, que alterou a redação ao artigo 12 e acrescentou o artigo 12-A na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Senão vejamos do texto legal após estas alterações legislativas:

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. (redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013).

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 (incluído pela Lei nº 12.865, de 2013).

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal (incluído pela Lei nº 12.865, de 2013).

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil) (incluído pela Lei nº 12.865, de 2013).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga (incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

A redação do artigo 12-A da lei 12.587/12 trata da questão da exploração dos serviços de Táxi e da sucessão, além de contribuir para a determinação da natureza jurídica do serviço.

¹⁹ Por falar em cenário caótico, a Lei nº 12.865 é resultado da conversão da Medida Provisória nº 615 de 17 de maio de 2013, que tratava em um mesmo texto temas sem afinidade ou conexão alguma entre si, como de taxas de juros de canaviais, títulos da dívida pública mobiliária, operações de crédito rural, atendimento à mulher em situação de violência, quiosques, feiras e bancas de jornal e revista, alteração da incidência tributária na produção e comercialização da soja, competências do Banco Central, trânsito e transporte, dentre outros

Primeiro porque acaba com a necessidade da Permissão para a prestação do Serviço, visto que a lei menciona especificamente que os Serviços de Táxi poderá ser outorgado para qualquer pessoa, desde que esta satisfaça requisitos determinados pelo poder local.

2.2 – Da Forma de Exploração e a posição do Supremo Tribunal Federal.

Da análise do artigo 12 – A da lei 12.587/12, coadunada com os demais, podemos concluir que a apesar do uso da expressão “Outorga”, não estamos diante de um ato administrativo que determina a outorga de um serviço público, mas sim de um simples ato de polícia administrativa de natureza liberatória.

Ora, o conceito de outorga é a transferência da titularidade de um serviço público, mediante a edição de lei específica, para entidade da Administração Indireta (como autarquia, fundação pública, empresa pública e sociedade de economia mista), por tempo indeterminado.

Já o contexto utilizado pela Lei da PNMU trata do simples ato que se licencia particulares a prestarem atividades que, por conta de sua natureza, representam serviços de utilidade pública, no caso específico, o de transporte individual de passageiros.

Na realidade, diante da nova redação do Artigo 12 – A da PNMU, a figura que melhor define essa outorga do direito à exploração de serviços de táxi, é a da Autorização Administrativa.

Diferentemente do que ocorre com as figuras da Concessão e Permissão, no caso das Autorizações para prestação de serviços públicos e para exploração de bens públicos, não há qualquer diretriz constitucional ou infraconstitucional, que discipline extensivamente seu regime jurídico.

Contudo, sempre que o instituto da Autorização Administrativa aparece na legislação infraconstitucional, é para versar sobre um “atestado de consentimento”, geralmente consubstanciado em um alvará, entregue pelo poder público, em caráter precário, para um particular, para que este explore determinadas atividades com fins lucrativos.

A doutrina, via de regra, procurou definir a Autorização como um ato administrativo discricionário, unilateral e precário, pelo qual o Poder Público torna possível ao pretendente a realização de certa atividade, serviço ou utilização de determinados bens particulares ou públicos, de seu exclusivo ou predominante interesse, que a lei condiciona à aquiescência prévia da Administração²⁰.

Pois bem, embora não haja um conceito totalmente determinado acerca dos limites e procedimentos da Autorização, o Supremo Tribunal Federal pela utilização da modalidade no caso da outorga dos serviços de Táxi.

No Julgamento do Recurso Extraordinário nº 1.002.310²¹, a Segunda Turma do STF, por unanimidade de votos, cassou acórdão do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, que havia declarado inconstitucional artigo de lei municipal de Florianópolis que dispensava a exigência de licitação para o serviço de táxi.

Em seu voto, o relator, pontuou que a autorização dos serviços de táxi prescinde de licitação, já que a atividade não pode ser incluída na categoria de serviço público, se tratando de um serviço de utilidade pública, podendo ser realizado através de mera Autorização do município, como destacou o ministro Gilmar Mendes:

(...) diante do entendimento desta Corte, não se sustenta a premissa adotada pelo acórdão recorrido, no sentido de que o serviço de táxis inclui-se na categoria de serviço público, o que demandaria a observância do procedimento licitatório, previsto no art. 175 da Constituição. Isso porque, conforme exaustivamente demonstrado, o serviço de táxis é serviço de utilidade pública, prestado no interesse exclusivo do seu titular, mediante autorização do Poder Público.

O ministro destacou as consequências trazidas pelas alterações na Lei nº 12.865, principalmente no que tange à Autorização das atividade de taxista:

No que se refere à atividade de transporte público individual de passageiros, como é o caso dos táxis, a lei primitivamente qualificou como serviço público prestado sob permissão, endossando o entendimento de alguns

²⁰ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 35 ed. São Paulo: Malheiros, 2009, pág 190.

²¹ BRASIL, Supremo Tribunal Federal. 2ª Turma - RE:, Relator Ministro Gilmar Mendes 1.002.310. Disponível em <http://www.juscatarina.com.br/wp-content/uploads/2017/10/T%C3%81XI.pdf> em 20/03/2018.

autores sobre a natureza do serviço. A Lei nº 12.865, de 9.10.2013, alterou o citado dispositivo, passando a caracterizar a atividade como serviço de utilidade pública, disciplinado e fiscalizado pelo Município, com atendimento às respectivas exigências administrativas. A alteração sugere claramente que tal serviço tem natureza preponderantemente privada, permitindo-se deduzir-se que o consentimento estatal se formaliza por autorização, e não por permissão, a despeito da errônea denominação que ainda subsiste em algumas leis anacrônicas, sobretudo de caráter local. Em nosso entendimento, a alteração foi digna de aplausos e sublinhou o aspecto técnico de que se reveste o serviço, o que, aliás, é abonado por diversos estudos.

Assim, não há dúvidas que a atual legislação desobrigou o poder público municipal promover licitações para outorga do serviço de táxi e confere aos municípios a competência para organizar, disciplinar e fiscalizar esses serviços. Como também foi objeto de análise do Relator:

Nesses termos, tratando-se o serviço de táxis de serviço de utilidade pública, cuja exploração pelo particular é autorizada pelo Poder Público, cabe à Municipalidade estabelecer os requisitos autorizadores da exploração da atividade econômica de utilidade pública, bem como o modo de escolha do procedimento autorizador do serviço.

Assim, o acórdão recorrido, ao afirmar que ‘a concessão ou delegação de atividade pública, como é o serviço de táxi, somente pode ser realizado por meio de licitação sob pena de infringência aos princípios da moralidade e igualdade’, destoa do entendimento firmado por esta Corte, no sentido de que o serviço de transporte individual de passageiro não se caracteriza como serviço público e, portanto, não se subordina ao art. 175 da Constituição Federal, reproduzido pelo art. 137 da Constituição do Estado de Santa Catarina, afastando, por consequência, a exigência de licitação para sua concessão”, concluiu Gilmar Mendes.

No caso específico da Cidade de São Paulo, para a escolha dos motoristas que poderão prestar o serviço de “Táxi Preto”, uma espécie de táxi de luxo introduzida na cidade, foi determinado que os participantes que atendessem determinadas exigências legais se submeteriam a um sorteio para selecionar os motoristas que receberiam os alvarás, como podemos ver dos artigos 6º e 7º *caput* do decreto municipal nº 56.489, de 8 de Outubro De 2015.

Art. 6º Fica autorizada a emissão de 5.000 (cinco mil) novos alvarás de estacionamento para a Categoria Táxi Preto por meio de sorteio público, a ser regulamentado pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Os alvarás de estacionamento outorgados para a Categoria Táxi Preto terão validade de até 35 (trinta e cinco) anos, observadas as normas regulamentares.

Art. 7º O direito à exploração dos serviços na Categoria Táxi Preto será deferido mediante outorga onerosa aos interessados que satisfaçam as condições exigidas.

2.3 – Da Transferência e sucessão.

Os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei, tratam da possibilidade de transferência e sucessão dos direitos de exploração das atividades conferidas pela Outorga.

Vale destacar que a inclusão de tais dispositivos gerou algumas indagações por parte de alguns juristas, que criticam a inserção na lei de temas não relacionados diretamente a mobilidade urbana.

O fato é que a inclusão destes atende a uma demanda antiga dos Taxistas: garantir a hereditariedade dos serviços de táxi, o que gera uma proteção legal à subsistência de diversas famílias, que poderão ou explorar o serviço, ou transferir a terceiros mediante contraprestação.

Não há o que se falar em prejuízo ao poder público, visto que tanto as transferências pra terceiros como as oriundas do falecimento do outorgado somente serão válidas mediante à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos presentes na outorga, como consta do parágrafo 3º do artigo 12- A da Lei de Mobilidade Urbana.

2.4– Da Natureza Jurídica dos Serviços de Táxi e sua Abrangência.

Feitos os esclarecimentos já apontados, resta claro que os serviços de táxi não se enquadram nem no conceito tradicional de serviço público, nem possuem a liberdade empresarial típica da Atividade Privada.

Pois bem, a doutrina jurídica reconhece a existência de serviços que não são públicos, mas que por atenderem a relevantes interesses merecem especial atenção do Poder Público, estas recebem a alcunha de Serviços Públicos Impróprios.

Enquanto no Serviço Público próprio o titular será sempre o Estado, que pode delegar a execução deste à terceiro, nos Serviços Públicos Impróprios o titular é o particular.

Nos serviços públicos impróprios, particulares exercem uma atividade privada, que não é executada pelo Estado, direta ou indiretamente, mas autorizada pelo Poder Público e por ele regamente regulamentada e fiscalizada. Tais atividades satisfazem necessidades afetas ao público em geral.

Vale dizer que Hely Lopes Meireles utiliza justamente dos táxis, ao lado dos despachantes e guardas particulares de ruas, como exemplos de Serviços Públicos Impróprios, aos quais o autor dá a alcunha de Serviços Públicos autorizados, acrescentando que estes: são os que não afetam substancialmente as necessidades da comunidade, mas satisfazem os interesses comuns de seus membros (2003, p.385).

Dito isso, uma questão deve ser solucionada. Se a atividade de Táxi é um serviço público Impróprio, titularizado por particulares e sujeito a um controle público maior, qual características diferenciam, juridicamente falando, o *transporte público individual*, exercido por meio de Táxis, do *transporte privado individual*, prestado por motoristas particulares cadastrados em aplicativos de transporte.

O ponto mais importante que marca esta diferenciação diz respeito à abrangência dos dois serviços.

O transporte público individual de passageiros é um serviço aberto ao público geral, qualquer indivíduo em é um potencial usuário do serviço.

Em outras palavras, qualquer pessoa pode “pegar” um táxi na rua, não precisando tomar nenhuma outra providência prévia. Diferentemente do que ocorre com o transporte individual motorizado contratado por meio de aplicativos, que, conforme será tratado em

momento oportuno, demanda dos usuários possuírem um *smartphone* conexão à internet, capacidade de conexão em GPS (Global Positioning System), cadastro aprovado no aplicativo, destino aceito pelo motorista, histórico de bom passageiro, dentre outros.

De fato, existem sim aplicativos para celular que permitem que aos usuários solicitem corridas de Táxi, entretanto, estes aplicativos são apenas ferramentas para facilitar e otimizar os serviços dos taxistas, sem prejuízo da disponibilidade de adquirir passageiros nos pontos e vias públicas.

Vale dizer ainda que os motoristas dos transportes públicos individuais ainda gozam de certas prerrogativas e benefícios não extensivos aos demais motoristas, o que demonstra a natureza pública do serviço. Podemos citar; o abatimento e/ou isenção de certos impostos relacionados aos veículos, a existência de áreas de estacionamento exclusivas e específicas (pontos de táxi) em locais públicos de grande circulação, como avenidas, praças, rodoviárias e aeroportos e a permissão dada em algumas grandes cidades (como a Cidade de São Paulo), para que motoristas de táxi trafeguem por faixas de rodagens exclusivas para ônibus.

Assim, o Transporte Individual Público se difere do Individual Privado por ser “aberto ao público”, havendo, inclusive a obrigatoriedade de atendimento universal, não podendo o taxista recusar passageiros ou negar-se a cumprir trajeto por ele solicitado.

Por todo o exposto, foi possível demonstrar que a atividade do transporte público individual, exercido através dos táxis, não se configura como serviço público em sentido estrito, mas sim em Serviço Público Impróprio, em decorrência do Interesse Público inerente à atividade. Sendo sua principal característica diferenciadora do transporte individual privado, a abertura irrestrita ao público.

Capítulo III - Do Contrato de Transporte.

Antes de estudarmos a questão da celebração dos contratos de transporte individuais no âmbito público e privado, é necessários pontuarmos algumas questões legais e doutrinárias acerca do contrato de transporte.

3.1 – Da Origem e Conceito.

O contrato de Transporte foi disciplinado nominalmente pela primeira vez no Código Civil de 2002.

Apesar da previsão legal relativamente recente, trata-se de um dos arranjos mais antigos da civilização humana, tendo surgido no decorrer da história em diversas civilizações, quando estas atingem determinado estágio em que surge a necessidade de se transportar bens e pessoas.

No Brasil, o Código Comercial de 1850, apesar de não disciplinar esse tipo de contratação, já mencionava os “condutores de gênero” e “comissários de transporte”. O Código Civil de 1916 não continha previsão para o contrato de transporte, deixando para o Código de 2002 introduziu a matéria em nosso ordenamento jurídico.

Assim, a Lei 10.406 de 10 de Janeiro de 2002 foi responsável por tipificar essa modalidade contratual pela primeira vez. Para tanto, foi criado um capítulo estabelecendo normas gerais sobre o transporte (art. 730 a 733), transporte de pessoas (art. 734 a 742) e de coisas (art. 743 a 756).

O diploma civil, mais precisamente no artigo 730, definiu da seguinte forma esta modalidade contratual: “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Sílvio de Salvo Venosa conceitua o contrato de transporte como: “negócio pelo qual um sujeito se obriga, mediante remuneração, a entregar coisa em outro local ou a percorrer um itinerário para uma pessoa” ²² (2003, p. 335).

Pontes de Miranda trata da questão como: “o contrato pelo qual alguém se vincula mediante retribuição, a transferir de um lugar para outro pessoa ou bem” ²³.

Enfim, trata-se de acordo firmado entre pessoas físicas ou jurídicas em que uma se obriga a transportar pessoa ou coisa de um local para outro, necessariamente, mediante contraprestação.

3.2 – Natureza Jurídica.

Segundo a classificação clássica, o Contrato de Transporte é bilateral, consensual, oneroso, típico, de duração, comutativo e não solene.

Pois bem, trata-se de pacto a) *bilateral*, pois gera obrigações para todas as partes envolvidas, b) *consensual*, se aperfeiçoando com o simples acordo de vontades, sendo que a entrega da coisa ou desembarque do passageiro configura a execução do contrato e não sua conclusão. c) *oneroso*, porque as partes buscam vantagens recíprocas, o transporte e o pagamento, d) *típico*, visto que possui previsão legal, e) *de duração*, pois necessita de um lapso temporal para ser cumprido, f) *comutativo*, já que as partes conhecem de antemão suas obrigações e g) *não solene*, porque não depende de forma específica para ser concluído.

É fundamental distinguir o contrato de transporte propriamente dito, de uma obrigação ou relação de transporte acessória a algum outro contrato. Na primeira hipótese, o contrato se refere ao deslocamento da coisa ou pessoa como fundamento do negócio jurídico.

Quando o transporte surge de uma obrigação acessória, como no caso do Contrato de Compra e Venda com a previsão da entrega da coisa pelo vendedor no domicílio do

²² VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil: contratos em espécie. São Paulo: Atlas, 2003, p. 335

²³ MIRANDA, 1972, v.45:8

comprador, não há um contrato de transporte ou mesmo um “transportador”, visto que as responsabilidades do vendedor estão limitadas às normas que regem a compra e venda.

Também não devemos confundir este tipo de contratação com o Fretamento, pois nesse caso o veículo tem seu uso cedido ao fretador, que dará a este a destinação que desejar, diferentemente do contrato de transporte, em que o transportador é o responsável pela condução do navio, aeronave, ônibus ou automóvel. Diretamente ou através de terceiros ou prepostos.

Há, contudo, uma afinidade palpável entre o contrato de Transporte e o Depósito, de forma que estabeleceu o diploma civil em seu artigo 751 que “A coisa, depositada ou guardada nos armazéns do transportador, em virtude de contrato de transporte, rege-se, no que couber, pelas disposições relativas a depósito”.

3.3 - Espécies.

São duas as espécies de Contrato de Transporte, de pessoas ou de coisas, aqui entendidas em sentido amplo, incluindo os animais.

Assim, a diferenciação está na natureza do objeto do contrato, vez que a obrigação é sempre a mesma, o descolamento de um local para outro.

O transportador tem obrigação de preservar a integridade física do passageiro, e garantir o espaço por ele reservado, como poltrona, leito, camarote e etc. Da mesma forma, deverá preservar a coisa que lhe foi entregue para transporte.

Vale dizer que a alimentação do passageiro transportado pode integrar o contrato de transporte ou constar de contrato autônomo.

Já com relação às bagagens que acompanham o passageiro, seu transporte é obrigação acessória ao Contrato de Transporte, não se confundindo com o transporte de coisa, muito embora os princípios não sejam diferentes, vigorando o dever de incolumidade para ambos.

3.3.1 - Transporte de Pessoas.

O transporte de pessoas está disciplinado nos artigos 734 a 742 do Código Civil de 2002.

Já de início, o legislador estabeleceu a responsabilidade objetiva do transportador, pontuando no artigo 734 que a ele caberia responder por danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, com a exclusão de casos de força maior.

A responsabilidade do transportador não é elidida nem mesmo por culpa de terceiros, podendo se falar, posteriormente, de ação regressiva em face destes, conforme determina o artigo 735.

Acerca do tema, mesmo antes da promulgação do Código Civil de 2002, já havia a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal, aprovada em Sessão Plenária de 13/12/1963, que determina:

A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Vale dizer que no caso do Transporte de pessoas a responsabilidade Objetiva do Transportador pode ser afastada somente em casos de força maior, mas não nos casos fortuitos.

Assim, se um navio ao cruzar uma forte tempestade naufraga com os passageiros, não haverá o dever de indenizar para o transportador, entretanto, na hipótese de ocorrer dano ao passageiro em consequência de Caso Fortuito, como um assalto em um ônibus, por exemplo, este dever subsistirá, sendo considerada obrigação inerente ao risco da atividade econômica desenvolvida pelo transportador.

Vale dizer que se o transporte for realizado por particular prestador de serviço público, a responsabilidade objetiva decorrerá, também, de norma constitucional, mais precisamente o parágrafo 6º do artigo 37 da CF, vejamos:

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Voltando a ótica do Código Civil, a parte final do *caput* do artigo 734 determina a nulidade de qualquer cláusula limitadora da responsabilidade do transportador, ao passo que o parágrafo único do artigo prevê que “É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização”.

Isso significa que apesar de ser nula uma cláusula de não indenizar nos contratos de transporte, é admitida a limitação desta responsabilidade, desde que não reduzida a ponto de tornar-se inócua, prática vedada, sobretudo, pelo Código de Defesa do Consumir, visto seu caráter abusivo.

Pois bem, o mais importante é termos por norte que nos Contratos de Transporte consta, ainda que de forma implícita, uma cláusula de Incolumidade, ou seja, tem o transportador a obrigação de resultado de transportar o passageiro e suas bagagens de forma diligente e de modo que estes cheguem intactos ao seu destino.

A legislação impõe ao transportador a obrigação de sujeitar-se aos itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, sendo esta, também, uma responsabilidade objetiva, somente escusável por motivos de força.

Por conta disso, temos a seguinte situação; uma severa tempestade poderá escusar o atraso no embarque de passageiros em um avião, entretanto, causas como: congestionamentos, falta de pessoal, dificuldades burocráticas ou operacionais nos terminais, não poderão livrar o transportador do dever de indenizar eventuais danos causados aos passageiros.

Dando seguimento, os artigos 738 e 739 nos apresentam uma situação interessante com relação a aceitação e recusa de passageiros, senão vejamos:

A legislação pátria entende o transporte de pessoas como um direito constitucional do indivíduo, relacionado com o garantia fundamental de locomoção (CF, Art. 5º, inciso XV),

desta forma, a legislação civil impõe ao transportador a obrigação de aceitar todo o tipo de passageiro.

Assim, estabelece o artigo 739 que o transportador não poderá recusar passageiros, exceto nos os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do passageiro justifiquem a proibição.

O artigo 738 impõe obrigações ao passageiro, lembrando sempre que estamos tratando de um contrato tipicamente bilateral. Determina

Art. 738 A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

Com relação ao cancelamento de viagens já contratadas, o diploma civil resolveu por estabelecer uma regra geral, determinado no artigo 740 que é devida a restituição dos valores da passagem se o transportador for comunicado em tempo hábil para realizar a renegociação com terceiros da passagem.

Desta forma, poderá o passageiro rescindir unilateralmente o contrato, sem prejuízos, se comunicar ao transportador em prazo que possibilite a venda da passagem para outro interessado. Este prazo poderá constar de leis e regulamentos ou mesmo do contrato firmado entre as partes, desde que não seja abusivo.

Tendo o usuário deixado de embarcar sem comunicação prévia ao transportador, este somente terá direito à restituição do valor pago pela passagem se comprovar que outro passageiro ocupou seu lugar na viagem.

Da mesma forma, somente é possível ao passageiro desistir do transporte após iniciada a viagem e obter a restituição proporcional dos valores pagos se conseguir comprovar que outra pessoa foi transportada em seu lugar.

O artigo 741 demonstra, novamente, o caráter de obrigação de resultado, de cunho objetivo do transportador, ao dispor:

Interrompendo-se a viagem por qualquer motivo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte.

Por fim, cumpre destacar o disposto no Artigo 742, que a exemplo do que ocorre nos contratos de hospedagem, concede ao transportador, uma vez executado o transporte, o direito de retenção sobre a bagagem de passageiro e outros objetos pessoais, para garantir o pagamento do valor da passagem se este ainda não foi quitado.

Trata-se de direito de retenção, não devendo ser confundido com penhor legal e, obviamente, não poderá ocorrer se o pagamento da passagem foi contratado a prazo.

3.3.2 - Transporte de Pessoas a título gratuito

Tendo em vista importância do tema, é oportuno separarmos um tópico para tratarmos dos transportes realizados sem a intenção de retribuição pecuniária.

O transporte gratuito é aquele realizado como ato de mero favor, nas palavras do professor Venossa²⁴:

[...] somente deve ser considerado transporte gratuito aquele totalmente desinteressado, sem direito algum à retribuição pecuniária. É o transporte benévolo ou amistoso, que se funda na amizade ou cortesia e não decorre de dever ou obrigação. Não é gratuito, pois se apresenta agregado a outro contrato oneroso como acessório de uma prestação de serviço. (2012, p. 347)

De acordo com a legislação vigente, o transporte realizado de forma gratuita, por força de cortesia, não se configura como Contrato de Transporte. Como consta do Artigo 736 do Código Civil, vejamos:

²⁴ VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil**: contratos em espécie. São Paulo: Atlas, 2012, p. 347

Art. 736 Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Ao tratarmos dos transportes individuais públicos e privados, é comum a realização de alguns deslocamentos sem a necessidade de contraprestação pecuniária por parte de seus passageiros, principalmente no caso dos aplicativos de transporte individual, que tem por prática empresarial corriqueira oferecer *voucher* de desconto, códigos promocionais e cupons que permitem a seus usuários baratear bastante ou até mesmo realizar deslocamentos sem precisarem desembolsar qualquer valor.

Para nós é bastante claro que não se trata da hipótese de transporte gratuito previsto na lei, pois, embora não haja a pagamento por parte do passageiro, as empresas de aplicativos ou cooperativas de taxistas recebem vantagens indiretas, como a possibilidade de cativar a clientela, projeções de marketing e mesmo a possibilidade de realizar ações em parcerias com outras empresas de bens e serviços.

Assim, nesses casos, o contrato não será considerado como transporte feito gratuitamente nos termos da lei, mesmo porque, quando esse tipo de iniciativa é realizada, os motoristas são remunerados pelas empresas de aplicativos de transporte e cooperativas de Táxi.

Assim sendo, no caso de viagens realizadas em Táxis e por meio de aplicativos de transporte individual em que não haja contraprestação a ser paga pelo usuário, todas as obrigações e responsabilidades dos condutores e empresas permanecerão inalteradas.

Já quando o transporte é realmente realizado a título gratuito, teremos uma discussão acerca de sua natureza, principalmente acerca do tipo de responsabilidade do condutor em caso de dano ao passageiro.

Alguns defendem que seria uma responsabilidade aquiliana, estando submetido aos princípios gerais da responsabilidade civil, mais notadamente o artigo 186 do Código.

O problema desta posição é que obrigaria o condutor do veículo a indenizar mesmo os danos resultantes de culpa leve.

Seguindo este raciocínio, chegaríamos a absurda conclusão de que seria possível para o sujeito, que por conta de uma carona fornecida gratuitamente por um amigo, se atrasa, buscar uma indenização, no caso deste atraso ter-lhe gerado algum prejuízo.

A solução mais aceitável é a que considera este tipo de transporte como contrato a título gratuito, mesmo porque a existência de preço não configura elemento essencial deste negócio.

Assim, o transporte por cortesia estaria regulado pelo artigo 392, visto que “Nos contratos benéficos, responde por simples culpa o contratante, a quem o contrato aproveite, e por dolo aquele a quem não favoreça”.

Com esta solução, estaria afastada tanto a responsabilidade objetiva, típica dos contratos de transporte oneroso, quanto o rigor da responsabilidade extracontratual do artigo 186.

Acerca do tema, é importante nos atentarmos para a Súmula nº 145 do Superior Tribunal de Justiça:

No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.

Desta forma, podemos concluir que o entendimento do STF se coaduna com a classificação do transporte gratuito como modalidade de contrato Benéfico, visto que impõe ao condutor o dever de indenizar somente quando este incorrer em dolo ou culpa grave.

3.3.3 - Transporte de Coisas.

O presente trabalho não tem por objetivo traçar um estudo aprofundado da questão do transporte de coisas, entretanto, é pertinente apresentarmos algumas considerações centrais sobre o tema.

Participam do contrato de Transporte de Coisas: a) o *Remetente* ou *Expedidor*: quem entrega a coisa, b) *Transportador*: recebe a coisa para transporte e o c) *Destinatário*: pessoa a quem esta destinada a coisa. Eventualmente, o Destinatário e o Remetente serão a mesma pessoa.

O Código Civil determina, em seu artigo 743, que:

Art. 743 A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço.

O elemento primordial do contrato de transporte é a coisa entregue, que deverá ser individualizada, através da caracterização de sua natureza, conforme descrito na lei. Para tanto, a legislação criou para o transportador a obrigação de emitir o chamado *Conhecimento de Transporte* ou *Conhecimento de Frete* quando receber a coisa, sendo a prova do recebimento e da obrigação de transportar o objeto, como consta do artigo 744, vejamos:

Art. 744. Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial.

Parágrafo único. O transportador poderá exigir que o remetente lhe entregue, devidamente assinada, a relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento.

O Conhecimento de Transporte é considerado como Título de Crédito Impróprio, possuindo como características: Literalidade, autonomia, título à ordem. Sendo a ferramenta que limita o valor da responsabilidade do transportador, tal qual estabelece o artigo 750.

Do artigo 751 extraímos que: “A coisa, depositada ou guardada nos armazéns do transportador, em virtude de contrato de transporte, rege-se, no que couber, pelas disposições relativas a depósito”.

Assim, podemos perceber a proximidade do Contrato de Transporte com outras figuras contratuais como a prestação de serviço, empreitada e uma íntima ligação com o depósito.

Por fim, vale pontuar a responsabilidade solidária, perante o remetente, dos transportadores em caso de transporte cumulativo, exceto se houver a apuração final da responsabilidade entre eles, de modo que o ressarcimento recaia, por inteiro, ou proporcionalmente, naquele ou naqueles em cujo percurso houver ocorrido o dano, nos moldes do artigo 756 do Código Civil.

3.4 – Legislações especiais nos contratos de transporte.

Como já demonstrado, pretende o código estabelecer as regras gerais para os Contratos de transporte. Dada a complexidade do assunto, seria inviável que o legislador ambicionasse, na esfera do diploma civil, tratar de todos os aspectos pertinentes a este complexo tema.

Assim, o Código Civil de 2002 estabeleceu as normas gerais do contrato de transporte, de forma que as legislações específicas dos transportes marítimos, terrestres e aéreos serão aplicáveis no que não contradigam as disposições do Código, senão vejamos do artigo 732:

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

Desta forma, independentemente de qual transporte adotado, a cartilha básica a ser observada será sempre o Código Civil, devendo este prevalecer em casos de conflito entre normas ou entre o contrato e a Lei.

Com a popularização dos aplicativos de transporte individual de passageiros, diversas foram as iniciativas legislativas que surgiram tratando do tema. Projetos de leis em âmbito federal, estadual e municipal já buscaram promover desde a regulamentação até mesmo a total proibição desta atividade²⁵.

²⁵ Em muitas cidades brasileiras, especialmente nos grandes centros, houve diversas iniciativas legislativas visando a total proibição das atividades das empresas de aplicativos de transporte individual de passageiros, sendo que na maioria dos casos estas leis foram consideradas inconstitucionais pelos tribunais dos respectivos estados.

Felizmente, há uma forte tendência legislativa, tanto nas grandes cidades quanto em âmbito federal, no correto caminho da regulamentação da atividade, em detrimento da retrógrada posição proibitiva.

Ocorre que, independente do conteúdo destas regulações, de acordo com o artigo 732, caso venham a existir conflitos entre as normas, deverão prevalecer as disposições extraídas do Código Civil. Sem prejuízo da eventual aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Tratamento diferente foi dado pelo Código Civil aos transportes exercidos em virtude de autorização, permissão ou concessão.

3.5 – Transporte exercido em virtude de Autorização, Permissão ou Concessão.

Com relação aos transportes exercidos em virtude de autorização, permissão ou concessão, subsidiária será a aplicação do Código Civil. Tal qual determina o artigo 731:

Art. 731. O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.

Ao comentar o Artigo, Maria Helena Diniz (2002) pontua que “o transporte, nesses casos, obedecerá, prioritariamente, ao que for estabelecido nos atos de autorização, permissão ou concessão — especialmente quanto às obrigações, itinerários, tarifas, prazos – e normas regulamentares²⁶”.

Assim, a exploração do serviço público de transporte exercido por particulares está submetida a regras de direito público, no que importa aos atos e contratos que autorizam, concedem ou permitem a exploração do serviço e aos demais os atos regulamentares que impõem condições para a execução dos serviços delegados, como as normas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

²⁶ DINIZ, Maria Helena. **Novo Código Civil Comentado**. São Paulo: Saraiva, 2002.

Por consequência, as empresas privadas concessionárias ou autorizadas de transporte público estão submetidas aos atos regulamentadores da administração pública, como, por exemplo, percursos, horários e tarifas. Entretanto, na relação com os usuários, estarão sujeitas às obrigações e responsabilidades estipuladas no Código Civil.

Ademais, além das disposições presentes no Código Civil, a relação entre passageiros e fornecedores de transporte público, de forma direta ou mediante concessão ou autorização, também estará sujeita aos ditames do Código de Defesa do Consumidor, vejamos o que dispõe o artigo 22 do diploma:

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

Assim, há evidente relação consumerista entre os passageiros e os prestadores de transporte público, sendo pacífico o entendimento pela responsabilidade objetiva do fornecedor destes serviços, como podemos ver de decisão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro²⁷ a seguir transcrita:

APELAÇÕES CÍVEIS. RELAÇÃO DE CONSUMO. CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTE PÚBLICO. LESÃO SOFRIDA PELA CONSUMIDORA ENQUANTO ERA TRANSPORTADA POR COLETIVO DA RÉ. DANOS MATERIAIS. PENSIONAMENTO. CABIMENTO. DANOS MORAIS. JUROS DE MORA. TERMO INICIAL. CITAÇÃO. SUCUMBÊNCIA RECÍPROCA. Ação indenizatória ajuizada por passageira que sofreu ferimentos enquanto era transportada por coletivo de propriedade da ré. Evidente relação consumerista, subsumindo-se às normas do Código de Defesa do Consumidor que, em seu art. 14, consagra a responsabilidade objetiva do fornecedor de serviços, bastando para tanto a demonstração do fato, do dano e do nexo causal, sendo prescindível a presença da culpa. Pensionamento devido. Ainda que a autora seja portadora de doença degenerativa no joelho direito, consoante constou no laudo pericial, é

²⁷ BRASIL, Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. 26ª Câmara Cível/ Consumidor - Apelação: 00506205320078190038 RJ 0050620-53.2007.8.19.0038, Relator: DES. Maria Luiza de Freitas Carvalho, Data de Julgamento: 26/03/2015, Data de Publicação: 30/03/2015 00:00. Disponível em <<https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/446909448/apelacao-apl-412297820138190001-rio-de-janeiro-capital-51-vara-civel/inteiro-teor-446909467>> Acesso em 20/03/2018.

possível extrair dos esclarecimentos prestados posteriormente pelo perito que o acidente agravou sua condição de saúde, resultando em incapacidade parcial e permanente. Arbitramento do valor indenizatório por danos morais que deve obedecer aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, bem como deve ser respeitado o duplo viés, reparatório e preventivo-pedagógico, de maneira que não importe em enriquecimento indevido do ofendido, tampouco perca o cunho de prevenção à ofensa. Considerando-se tais parâmetros e as peculiaridades do caso tem-se como razoável reduzir a verba indenizatória para R\$ 5.000,00 que, ademais, está em consonância com o patamar utilizado por esta Corte em situações análogas. Em se tratando de responsabilidade contratual, os juros de mora fluem a partir da citação. (AgRg no Ag 922.390/SP, Rel. Ministro ALDIR PASSARINHO JUNIOR, QUARTA TURMA, julgado em 27/10/2009, DJe 07/12/2009). Correta a improcedência da lide secundária, em face da seguradora, porquanto indispensável a individualização do bem segurado, para que possa ser exigida a incidência da apólice. Ônus sucumbenciais adequadamente distribuídos. Art. 557, § 1º-A, do CPC. PROVIMENTO PARCIAL A AMBOS OS APELOS.

No caso específico dos Táxis, cuja exploração também é outorgada aos motoristas pelo Poder Público, veremos as particularidades da legislação aplicável e das contratações no próximo capítulo.

Capítulo IV - Do Contrato de Transporte Público Individual de Passageiros.

Como foi possível acompanhar, o transporte público individual de passageiros, executado por meio de Táxis, possui diversas particularidades que o diferencia não só das demais modalidades de transporte, como também de outras modalidades de serviços públicos e privados.

Por conta disso, tal atividade deve ser enquadrada como um serviço de interesse público, pois este, em uma resumida noção conceitual, se encontra entre a atividade pública e privada.

Por um lado, os taxistas dependem de autorização municipal e estão intensamente submetidos aos comandos do poder público, mas por outro, gozam de prerrogativas não extensivas aos demais motoristas particulares.

Da mesma forma, estes profissionais exercem suas atividades com uma flexibilidade sem par com os demais permissionários ou concessionários de serviços públicos.

Mesmo após as inovações legislativas já tratadas e decisões de cortes superiores, a questão segue controversa. De fato, diante do grande escopo de relação perpetradas entre os taxistas e diversos agentes, como o poder público municipal, autoridades de trânsito, órgãos do poder público responsáveis pela cobrança de tributos, órgãos fiscalizatórios, passageiros e terceiros afetados pela relação, é tarefa bastante complicada estabelecer com exatidão onde “terminaria” o viés público e “iniciaria” o privado.

Pois bem, no tocante a relação entre os motoristas de táxi e particulares, especialmente seus passageiros, quando das atividades de transporte por ele desenvolvidas, embora submetida à regulamentação e controle pelo Poder Público, trata-se de relação típica de direito privado, sendo decorrente do contrato de transporte firmado entre as partes quando do início do transporte.

4.1 Do Contrato de Transporte entre Motoristas de Táxi e Passageiros.

Uma vez começado o deslocamento do Táxi, popularmente chamado de *corrida*, teremos o início de vigência de uma relação contratual entre motorista e passageiro, que obedecerá às previsões determinadas no Ato que Autorizou a Outorga do Serviço de Táxi, a legislação municipal sobre o tema, o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor, Código Nacional de Trânsito e de eventuais regras específicas para a atividade.

Ainda assim, para qualquer outra questão em que não haja previsão ou proibição normativa, é possível aos contratantes ajustar livremente condições para a prestação do transporte, como o trajeto a ser seguido, desconto no valor a ser pago ou mesmo a promessa de “gorjeta” ao Taxista no caso de o passageiro chegar ao destino em tempo menor do que o esperado, obedecendo sempre à legislação de trânsito.

Para entendermos com mais exatidão o escopo de obrigações e responsabilidades que permeiam esta relação, vamos analisar os aspectos específicos da contratação segundo a classificação clássica do Contrato de Transporte.

Como todo contrato de transporte, estamos diante de uma relação bilateral ou sinagmática, em que há obrigações recíprocas entre as partes, vejamos:

- Obrigações dos Taxistas:
 - a) Assegurar a incolumidade do passageiro e sua bagagem ao final do transporte.
 - b) Total atenção e obediência às normas de trânsito.
 - c) Manter a correção e urbanidade com os passageiros;
 - d) Trafegar pelo caminho que garanta a maior eficiência e economia ao passageiro, salvo por determinação expressa deste ou da autoridade de trânsito;
 - e) Cobrar do passageiro somente o valor determinada no taxímetro ao final da viagem, respeitando os limites e horários para cobrança da chamada “Bandeira 2”.

- f) Manter o veículo limpo e asseado.
- g) Demais obrigações específicas determinadas entre as partes com escopo de possibilitar e facilitar o transporte.

▪ Obrigações do Passageiro:

- a) Realizar o pagamento da contraprestação pecuniária de acordo com os valores determinados pelo taxímetro ao final da viagem.
- b) Manter a correção e urbanidade com o motorista;
- c) Abster-se de qualquer comportamento ou atitude que possa colocar o motorista ou terceiro em situação de perigo.
- d) Demais obrigações específicas determinadas entre as partes com escopo de possibilitar e facilitar a prestação do serviço de transporte.

Vale dizer que a principal característica dos contratos de transporte é a cláusula de incolumidade, que se faz presente nos deslocamentos por meio de táxis, ainda que de forma tacita.

Com relação aos valores cobrados pelo transporte, este não está sujeito à livre estipulação entre as partes. Sendo a cobrança do chamado “preço fechado” proibida aos taxistas.

O valor cobrado é calculado através do Taxímetro, sendo esta uma das principais exigências para a Autorização da execução dos serviços de Táxi.

Taxímetro é um aparelho de medida instalado nos táxis para auferir o valor cobrado pelo serviço, com base em uma combinação entre distância percorrida e tempo gasto no percurso. As tarifas são determinadas pelas prefeituras municipais e seu correto funcionamento é fiscalizado pelo Poder Público.

No Estado de São Paulo, os taxímetros e demais instrumentos de medição são fiscalizados pelo Instituto de Pesos e Medidas – IMPEM, órgão público Vinculado à Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania.

O valor da Bandeira (valor fixado no início da corrida, independente de qualquer movimento do veículo) pode mudar dependendo da hora e do dia. Na cidade de São Paulo, ela pode ser a de número 1 ou 2. A bandeira 1 é cobrada entre 6h e 20h, e a bandeira 2, entre as 20h e 6h do dia seguinte, e também aos domingos e feriados, sendo facultativa ao motorista sua cobrança, podendo, portanto, ser alvo de negociação entre os contratantes.

A imposição do uso do taxímetro certamente demonstra a forte influência do poder público na atividade, mas não retira o caráter privado da relação entre motoristas e passageiros.

Exigências semelhantes também ocorrem, em maior ou menor grau, com diversos outros bens ou serviços comercializados por particulares, como por exemplo: remédios, derivados do petróleo, gás natural, reajustes de planos de saúde, juros de cartão de crédito, dentre outros.

Assim como nos serviços de Táxi, todas estas atividades estão sujeitas a um controle maior por conta do Interesse Público inerente a atividade.

Com relação aos demais aspectos do contrato, este é consensual, já que se aperfeiçoa com o acordo de vontades, sendo muitas vezes tácito, como no atendimento do taxista ao aceno do passageiro.

Ademais, o transporte feito por taxistas é um contrato oneroso e comutativo, visto que as prestações são determinadas ou determináveis (com relação ao preço a ser pago). Por fim, é um contrato *não solene*, podendo ser celebrado de forma verbal entre os contratantes.

A vigência deste contrato se inicia no momento em que o indivíduo manifesto sua intenção de realizar a contratação dos serviços de transporte.

Muitas das vezes essa intenção é manifestada através de um gesto ou aceno para o veículo de táxi livre, diante da oferta permanente que se encontra este veículo quando o sinal de disponibilidade está acionado (o sinal luminoso escrito “TAXI” aceso). Entretanto, o

a responsabilidade pela integridade do passageiro e de suas bagagens só se inicia a partir do momento em que esse se acomoda no interior do automóvel.

A partir deste momento, inicia-se a responsabilidade contratual do taxista de garantir a incolumidade do passageiro e seus pertences, somente elidida em caso de força maior ou culpa exclusiva da vítima. Sempre lembrando que “a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva” (CC Art. 735).

O Contrato terá sua vigência encerrada quando do desembarque do passageiro no local de destino, com o respectivo pagamento pelo transporte, visto o total adimplemento das obrigações estabelecidas entre as partes.

Caso, por qualquer motivo, o passageiro ou motorista desejem encerrar prematuramente a relação contratual, também será possível, com ou sem o pagamento do valor parcial da viagem, a depender do caso. Podendo haver indenização à parte lesada pela rescisão unilateral do contrato.

Desta forma, resta evidente que as condições e obrigações das partes decorrem das disposições do Código Civil acerca do contrato de transporte, principalmente no que tange a responsabilidade objetiva pelos danos causados aos passageiros e suas bagagens.

Ocorre que a relação entre o Taxista e o passageiro também se enquadra no conceito de “Relação de Consumo”, entendendo a doutrina e a jurisprudência que o motorista de táxi se enquadra no conceito de Fornecedor de Serviço (Art.3, § 2º do CDC).

Tal entendimento mostra-se adequado, visto que os motoristas de táxi podem ser enquadrados, nas palavras do Código de Defesa do Consumidor, como: “pessoa física privada que presta de serviços mediante remuneração”, mais especificamente, serviços de transporte individual.

Da mesma forma, o passageiro utiliza o serviço de transporte como destinatário final, mediante contraprestação, podendo ser considerado “consumidor”, à luz do Artigo 2º do CDC.

Vale nos atentarmos para o tema da *Vulnerabilidade* do passageiro.

O direito consumerista trabalha com a presunção da vulnerabilidade do consumidor, no momento em que ele adquiriu bens ou serviços do mercado. Nesta perspectiva, nos auxiliamos da lição de Claudia Lima Marque (2014) ²⁸sobre o tema:

Uma situação permanente ou provisória, individual ou coletiva, que fragiliza, enfraquece o sujeito de direitos, desequilibrando a relação de consumo. Vulnerabilidade é uma característica, um estado do sujeito mais fraco, um sinal de necessidade de proteção.

Pois bem, na maior parte das vezes, o usuário dos serviços de táxis fica totalmente à mercê do motorista, visto que embarca em um automóvel que nunca antes estivera, sendo conduzido por alguém que não acabou de conhecer.

De forma que os usuários não conhecem as condições do automóvel ou do motorista, ou mesmo dispõem de meios para verificar a idoneidade do Taxímetro, sendo, ainda, muito comum que não sejam familiarizados com a cidade ou região em que estão transitando.

Assim, é evidente a vulnerabilidade do passageiro, fazendo jus à proteção dada pela legislação consumerista.

Sobre a aplicação da Lei civil e consumerista nos contratos de transporte individual por meio de Táxis, podemos citar a decisão da 12ª câmara Cível do TJ/RS²⁹, que manteve a condenação de taxista que dormiu ao volante e provocou acidente de trânsito, causando prejuízo de ordem moral à passageira, vejamos:

²⁸ MARQUES, Cláudia Lima. **Manual do Direito do Consumidor** Saraiva, 6ªed., São Paulo, 2014.

²⁹ BRASIL, Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Apelação Nº 70035583228.– 12ª Câmara Cível. Disponível em <<https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/321815865/apelacao-civel-ac-70066085036-rs>> Acesso em 20/032018.

APELAÇÃO CÍVEL. RECURSO ADESIVO. CONTRATO DE TRANSPORTE. PRETENSÃO INDENIZATÓRIA. PASSAGEIRO DE TÁXI. IMPLEMENTAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. DANOS MORAIS.

1. Demanda que versa sobre responsabilidade contratual, porquanto decorrente de contrato de transporte cuja modalidade de responsabilidade é objetiva, consoante previsão do Código Civil (arts. 734, 735 e 738), assim como do Código de Defesa do Consumidor (art. 14). Principal característica do contrato de transporte consiste na cláusula de incolumidade do passageiro, a qual não foi respeitada no caso concreto. 2. A gravidade das lesões e a dor inerente às mesmas, além do sentimento de angústia no período de recuperação caracterizam naturalmente o dano moral, pois evidenciam os reflexos maléficos que a situação ou “episódio da vida” acarretou no contexto existencial do demandante. Manutenção do quantum fixado em sentença, pois de acordo com as especificidades do caso concreto. RECURSOS IMPROVIDOS.

Em seu voto, a relatora é especialmente clara ao ditar: “Desse modo, implementada a responsabilidade civil dos demandados, porquanto evidenciado que a demandante, passageira do táxi, sofreu danos durante a realização do contrato de transporte”.

Outra consequência do enquadramento da relação na legislação consumerista, é que no caso do transporte gerar danos para terceiros estranhos à relação, o motorista também será responsável como fornecedor de serviço,

Isso porque o art. 17 do CDC prevê a figura do “Consumidor por Equiparação”, protegendo todos àqueles que, embora não tenham participado diretamente da relação de consumo, sejam vítimas de evento danoso decorrente dessa.

Desta forma, em acidente de trânsito envolvendo fornecedor de serviço de transporte, o terceiro vitimado em decorrência dessa relação de consumo deve ser considerado consumidor por equiparação.

Portanto, Taxistas exercem uma atividade privada que possui amplo interesse público, podendo ser classificada como serviço público impróprio. Por conta disso, a relação entre Motoristas e Taxistas é de natureza civil e se consubstancia em um Contrato de Transporte sob regência do Código Civil. Sendo também aplicáveis as normas de proteção ao consumidor.

Capítulo V – Do Transporte Individual Remunerado de Passageiros por Motoristas

Particulares cadastrados em Aplicativos.

Superada a questão das demais modalidades de transporte motorizado definidas na Lei de mobilidade urbana, cumpre tratarmos da questão dos Aplicativos de Transporte Individual de Passageiros, sua origem, chegada e desenvolvimento no Brasil e, principalmente, os aspectos jurídicos, obrigacionais e contratuais pertinentes à atividade.

5.1 – Origem e chegada ao Brasil.

O fenômeno dos Aplicativos de Transporte Individual de Passageiros teve seu início com a criação da empresa norte-americana “UberCab”.

Segundo consta³⁰, a ideia teria começado em 2008, quando em uma noite fria em Paris, Travis Kalanick e Garret Camp, amigos que participavam de um evento de tecnologia e empreendedorismo na cidade, não conseguiam encontrar um táxi. Dessa incômoda situação teria surgido a ideia de se criar um serviço que possibilitasse chamar um carro com motorista particular, através do celular.

Fundada no Estado da Califórnia, a empresa começou suas operações em julho de 2009. Inicialmente, o plano da empresa era oferecer apenas carros executivos (como o Mercedes-Benz S550 e Cadillac Escalade), a ideia inicial era fornecer um serviço semelhante ao dos táxis de luxo.

Em 2012, após o recebimento de alguns aportes financeiros de grandes investidores, a empresa passou a se chamar “Uber Technologies Inc” e criou o serviço chamado de “UberX”, que permitiu que uma gama muito maior de veículos pudessem ser utilizados no transporte de passageiros, ampliando e barateando os serviços oferecidos.

A partir daí, a empresa experimentou um crescimento exponencial, expandindo-se para diversos países nos cinco continentes. Atualmente, a empresa está presente em 633 cidades pelo mundo.

³⁰ Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/our-story/>> Acesso em 20/03/2018.

No Brasil, a empresa começou a operar a partir de maio de 2014, registrada como “Uber do Brasil Tecnologia Ltda.”. Inicialmente na cidade do Rio de Janeiro³¹ e em seguida na cidade de São Paulo³².

Mesmo enfrentando diversas polêmicas, tanto com os taxistas quanto legislativas, o sucesso do aplicativo foi estrondoso. No início de 2018, a empresa já operava em mais de 110 cidades³³ e já havia completado a impressionante marca de mais de Um Bilhão³⁴ de viagens no país.

Como era de se esperar, com a popularização do Uber pelo mundo, surgiram diversas outras empresas com oferecendo serviços semelhantes.

Atualmente, também operam no Brasil a espanhola “Cabify”, fundada em 2011, e operando no Brasil desde abril de 2017³⁵, e a brasileira “99”, que iniciou suas atividades em 2012 com o nome de 99Taxis, atuando na aproximação entre passageiros e taxistas e, posteriormente, em Agosto de 2016³⁶ a empresa começou a oferecer o serviço de transporte individual de passageiros através de carros particulares.

Acerca do tema, vale comentar que em julho de 2017 a empresa “99” sagrou-se vencedora de uma licitação promovida pela Prefeitura de São Paulo, para fornecer o transporte dos funcionários do município³⁷.

5.2 – Os Aplicativos de Transporte Individual de Passageiros e a Lei 12.587/12.

Como já visto, a Lei que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana nos apresenta quatro tipos distintos de transportes motorizados de passageiros.

³¹Disponível em <<http://www.franciscorezek.adv.br/2016/02/23/uber-a-chegada-conturbada-ao-brasil-parte-1/>> Acesso em 20/03/2018.

³² Disponível em <<http://g1.globo.com/tecnologia/tem-um-aplicativo/noticia/2014/06/app-de-caronas-sensacao-nos-eua-uber-chega-sao-paulo.html>> Acesso em 20/03/2018.

³³ Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/cities/>> Acesso em 20/03/2018.

³⁴ Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-chega-marca-de-1-bilhao-de-viagens-no-brasil/>> Acesso em 20/03/2018.

³⁵ Disponível em <<http://idgnow.com.br/mobilidade/2016/04/27/rival-do-uber-espanhola-cabify-chega-ao-brasil-aberta-aos-taxi/>> Acesso em 20/03/2018.

³⁶ Disponível em <<https://tecnoblog.net/199175/99pop-rival-uber-sao-paulo/>> Acesso em 20/03/2018

³⁷ Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/nova-economia/99-vence-licitacao-e-fecha-contrato-de-r-50-milhoes-com-a-prefeitura-de-sao-paulo-76uiclc30iebbj4cjxkumbl1l>> Acesso em 20/03/2018.

Sendo os coletivos divididos entre: Transporte Público Coletivo, este um serviço público por excelência, disponível a toda a população e prestado diretamente ou sob-regime de concessão pelo Poder Público. E o Transporte Privado Coletivo, que não é aberto ao público em geral, sendo uma atividade econômica realizada através da livre contratação entre particulares.

Com relação ao transporte individual, a PNMU prevê o Transporte Público Individual, notadamente desempenhado por taxistas, sendo uma atividade de interesse público com características próprias, podendo ser classificada como Serviço Público Impróprio.

Há também a previsão para o Transporte Privado Individual de passageiros (art. 3º, inciso, III alínea “b” da Lei 12.587/12), que recebe a denominação no texto legal de “Transporte Motorizado Privado”. Vejamos, novamente, do inciso X do Artigo 4º da Lei que define esta modalidade:

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

Vale notar que, diversamente do que ocorre nas outras modalidades, o Transporte Privado Individual não é tratado pela Lei da PNMU como um “Serviço”.

Assim, a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, justamente por não o classificar como “Serviço”, estabeleceu para o Transporte Privados Individual de passageiros a condição de meio de transporte particular para viagens individualizadas, que pode ser estabelecido entre particulares de acordo com as condições por eles pactuadas.

Não é à toa que a expressão “aberto ao público” não consta do conceito estabelecido na lei para o Transporte Motorizado Privado, isso porque o público que tem acesso a esta modalidade é determinado ou determinável.

É nesta categoria que se enquadra a atividade econômica e privada do Transporte Individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos.

Vale lembrar que a atividade econômica oferecida por estes aplicativos – Transporte Individual de Passageiros – somente está disponível aos usuários previamente cadastrados no aplicativo, que contratam, através da plataforma virtual, um serviço de transporte individual para um deslocamento específico.

Desta forma, no caso dos aplicativos como o Uber, a gama de usuários é identificável e finita e, embora possa aumentar ou diminuir a depender da demanda do mercado, permanecerá restrita aos cadastrados, não podendo haver contratação com passageiros aleatórios, como transeuntes nas ruas e avenidas, por exemplo.

Essas e outras particularidades que caracterizam esses aplicativos como modalidade de transporte de privado individual, e suas diferenças para com o transporte público individual, já foram reconhecidas pela jurisprudência dos tribunais superiores, senão vejamos:

AGRAVO DE INSTRUMENTO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DISPONIBILIZADA PELO APLICATIVO UBER NO MUNICÍPIO DE CAMPINAS MANDADO DE SEGURANÇA LIMINAR Pretensão mandamental voltada ao reconhecimento do direito líquido e certo do impetrante de exercer sua atividade econômica livremente, proibindo que as autoridades coatoras atuem fora de sua competência legal presença dos requisitos necessários para o deferimento da medida liminar, conforme disposição do art. 7º, da Lei nº 12.016/2009 fundamento relevante associado ao risco de dano prevalência dos princípios da liberdade de iniciativa, liberdade de concorrência e do livre exercício de qualquer trabalho natureza privada do transporte individual de passageiros desempenhado pelo impetrante, cujo exercício foi previsto pelos arts. 3º e 4º da Lei Federal nº 12.857/12 e não depende de prévia regulamentação do Poder Público Lei Municipal nº 13.775/10 que regulamentou tão somente a execução dos serviços de transporte dos taxistas decisão reformada. Recurso provido, com observação³⁸.

AGRAVO DE INSTRUMENTO. SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. UBER. REGULARIDADE DO SERVIÇO PRESTADO. FALTA DE VEROSSIMILHANÇA NAS ALEGAÇÕES DO AGRAVANTE. RISCO DE DANO IRREPARÁVEL OU DE DIFÍCIL REPARAÇÃO NÃO CONFIGURADOS. 1. O serviço prestado pelo Uber configura-se como transporte de passageiros individual privado, não se confundindo com o serviço prestado pelos taxistas que se configura como um transporte de passageiros individual público, nos termos da Lei n. 12.468/2011. 2. Não há verossimilhança nas alegações do agravante que pretende a suspensão do aplicativo Uber, tendo em vista a diferença da natureza dos serviços prestados. 3. A manutenção do serviço prestado pelo Uber não gera risco de dano irreparável ou de difícil reparação aos

³⁸ BRASIL, Tribunal de Justiça de São Paulo. Agravo de Instrumento nº 2043892-.2016.8.26.0000, Rel. Des. Paulo Barcellos Gatti. Publicado em 01.08.2016). Disponível em <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/474186355/agravo-de-instrumento-ai-20465433720178260000-sp-2046543-3720178260000/inteiro-teor-474186379>> Acesso em 20/032018.

taxistas, tendo em vista a grande demanda de serviço de transporte individual não atendida diante da defasagem da frota de táxis. 4. Negou-se provimento ao agravo de instrumento³⁹.

Assim, o transporte privado individual de passageiro possui amparo na Lei Federal nº 12.587/2012 e não se confunde com os serviços de transporte prestados pelos Taxistas, que executam o Transporte Público individual de passageiros.

A atividade econômica das Empresas de Aplicativos de transporte individual é de natureza eminentemente privada. De forma que o conjunto das relações jurídicas entre elas, motoristas e usuários é pautado pela liberdade de contratação e execução.

Em face disso, a regulamentação que vem surgindo para o transporte individual privado, e é positivo que haja um regramento para atividade, deve pautar-se por valores legais fundados no interesse privado envolvido, respeitando a legítima liberdade econômica dos agentes.

O transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos ostenta natureza jurídica de atividade privada sujeita aos princípios constitucionais da livre iniciativa, livre exercício do trabalho e da profissão, a livre concorrência e o direito de escolha do consumidor,

Portanto, as relações entre os particulares envolvidos (empresas, motoristas e usuários) devem ser observadas pelo prisma do direito privado. Sendo que, afora a própria lei civil, os Contratos celebrados entre as partes são a principal fonte dos deveres e obrigações envolvidas na atividade.

³⁹ BRASIL, Tribunal de Justiça do Distrito Federal.. Agravo de Instrumento nº 20150020202844AGI, Rel. Des. Sérgio Rocha. Publicado em 30.09.2015). Disponível em <<https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/242770640/agravo-de-instrumento-agi-20150020202844>> Acesso em 20/032018.

Capítulo VI - Dos contratos celebrados pelas Empresas de aplicativos de transporte individual privado de passageiros.

Supurada a questão da Natureza Jurídica dos serviços prestados pelas empresas de aplicativos de Transporte Individual de Passageiros, cumpre acompanharmos as disposições firmadas em contrato entre as empresas, os motoristas parceiros e os usuários dos serviços.

Da análise dessas disposições contratuais, em conjunto com entendimentos doutrinários e decisões mais recentes sobre o tema, será possível perceber uma visível incompatibilidade entre o conjunto de obrigações e responsabilidades que as empresas de aplicativos julgam possuir para com seus parceiros e clientes, e as que realmente possuem.

Essa incompatibilidade decorre da diferente interpretação acerca da própria natureza dos serviços prestados por estas empresas, como será demonstrado a seguir.

Pois bem, mas qual seria a espécie de contrato firmado por estas empresas e os usuários de seus serviços?

A exata resposta desta pergunta é o um dos objetivos deste capítulo, entretanto, vamos primeiro analisar a questão especificamente pelo prisma das empresas.

Para tanto, utilizaremos as deliberações presentes nos contratos apresentados aos usuários e motoristas pelas empresas de aplicativos de transporte individual.

6.1 – Dos contratos firmados entre as Empresas de aplicativos de transporte individual e os usuários.

Para usufruir dos serviços oferecidos pelas empresas de aplicativos de transporte individual privado, os usuários firmam um contrato por meio eletrônico, em que concordam integralmente com as condições impostas pelas empresas.

Na prática, trata-se de um *Termo de Adesão* em que o usuário manifesta sua aceitação logo após o *download* do aplicativo em seu Smartphone, em um caso clássico de contrato de

adesão, em que nenhuma cláusula ou imposição é discutida ou mesmo lida na imensa maioria dos casos.

Destes contratos apreende-se que, no entendimento das empresas, estas atuam exclusivamente na intermediação digital para transporte de passageiros, sem o fornecimento de nenhum outro serviço, como o transporte de passageiros.

Vejamos algumas disposições do contrato⁴⁰ que a empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda. apresenta para seus usuários.

2. OS SERVIÇOS

Os Serviços integram uma plataforma de tecnologia que permite aos(às) Usuários(as) de aplicativos móveis ou sítios de Internet da Uber, fornecidos como parte dos Serviços (cada qual um “Aplicativo”), providenciar e programar Serviços de transporte e/ou logística e/ou compra de certos bens com terceiros provedores independentes desses Serviços, inclusive terceiros fornecedores independentes de transporte, terceiros fornecedores independentes de logística e terceiros fornecedores independentes de bens, mediante contrato com a Uber ou determinadas Afiliadas da Uber (“Prestadores Terceiros”). A menos que diversamente acordado pela Uber em contrato escrito em separado firmado com você, os Serviços são disponibilizados para seu uso pessoal e não comercial. **VOCÊ RECONHECE QUE A UBER NÃO É FORNECEDORA DE BENS, NÃO PRESTA SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA, NEM FUNCIONA COMO TRANSPORTADORA, E QUE TODOS ESSES SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA SÃO PRESTADOS POR PRESTADORES TERCEIROS INDEPENDENTES QUE NÃO SÃO EMPREGADOS(AS) E NEM REPRESENTANTES DA UBER, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS.**

LICENÇA.

Sujeito ao cumprimento destes Termos, a **Uber outorga a você uma licença limitada**, não exclusiva, não passível de sublicença, revogável e não transferível para: (i) **acesso e uso dos Aplicativos em seu dispositivo pessoal, exclusivamente para o seu uso dos Serviços**; e (ii) acesso e uso de qualquer conteúdo, informação e material correlato que possa ser disponibilizado por meio dos Serviços, em cada caso, para seu uso pessoal, nunca comercial. Quaisquer direitos não expressamente outorgados por estes Termos são reservados à Uber e suas afiliadas licenciadoras.

LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE.

A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR DANOS INDIRETOS, INCIDENTAIS, ESPECIAIS, PUNITIVOS OU EMERGENTES, INCLUSIVE LUCROS CESSANTES, PERDA DE DADOS, DANOS MORAIS OU PATRIMONIAIS RELACIONADOS, ASSOCIADOS OU

⁴⁰ Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>> Acesso em 05/03/2018.

DECORRENTES DE QUALQUER USO DOS SERVIÇOS AINDA QUE A UBER TENHA SIDO ALERTADA PARA A POSSIBILIDADE DESSES DANOS. A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR NENHUM DANO, OBRIGAÇÃO OU PREJUÍZO DECORRENTE DO: (i) SEU USO DOS SERVIÇOS OU SUA INCAPACIDADE DE ACESSAR OU USAR OS SERVIÇOS; OU (ii) QUALQUER OPERAÇÃO OU RELACIONAMENTO ENTRE VOCÊ E QUALQUER PRESTADOR TERCEIRO, AINDA QUE A UBER TENHA SIDO ALERTADA PARA A POSSIBILIDADE DESSES DANOS. A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR ATRASOS OU FALHAS DECORRENTES DE CAUSAS FORA DO CONTROLE RAZOÁVEL DA UBER E, TAMPOUCO, PELA QUALIDADE E INTEGRIDADE DOS BENS DISPONIBILIZADOS POR PRESTADORES TERCEIROS.

[...]

OS SERVIÇOS DA UBER PODERÃO SER USADOS POR VOCÊ PARA SOLICITAR E PROGRAMAR SERVIÇOS DE TRANSPORTE, BENS OU LOGÍSTICA PRESTADOS POR PRESTADORES TERCEIROS, MAS VOCÊ CONCORDA QUE A UBER NÃO TEM RESPONSABILIDADE EM RELAÇÃO A VOCÊ, POR CONTA DE QUALQUER SERVIÇO DE TRANSPORTE, BENS OU LOGÍSTICA REALIZADOS POR PRESTADORES TERCEIROS, SALVO SE EXPRESSAMENTE ESTABELECIDO NESTES TERMOS. COMO CONSEQUÊNCIA, A UBER NÃO TEM QUALQUER RESPONSABILIDADE POR ROTAS ADOTADAS POR PRESTADORES TERCEIROS OU POR QUAISQUER ITENS PERDIDOS NOS VEÍCULOS DE PRESTADORES TERCEIROS.

(mantido grifos do original)

Da mesma forma, vamos acompanhar algumas cláusulas do contrato⁴¹ que a empresa 99 Tecnologia Ltda. (“99”) celebra com seus usuários:

4. SERVIÇOS

4.1. Serviços prestados pela 99.

Os Serviços consistem na disponibilização de uma aplicação tecnológica que possibilita ao Usuário devidamente cadastrado localizar e contatar prestadores de diferentes modalidades de serviços de transporte de pessoas (como, por exemplo, taxistas ou motoristas privados) (“**Motorista(s) Parceiro(s)**”). O Serviço não deve ser utilizado para qualquer finalidade que não as expressamente autorizadas por estes Termos.

4.3. SERVIÇO DE TRANSPORTE PRESTADO PELOS MOTORISTAS PARCEIROS.

O USUÁRIO ENTENDE E DECLARA QUE A 99 NÃO PRESTA E NÃO ASSEGURA A PRESTAÇÃO DE QUALQUER SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PESSOAS. A 99 NÃO POSSUI UMA FROTA DE

⁴¹ Disponível em <<https://99app.com/legal/termos/passageiros/>> Acesso em 05/03/2018.

VEÍCULOS, PRESTANDO EXCLUSIVAMENTE UM SERVIÇO DE INTERMEDIÇÃO VOLTADO À FACILITAÇÃO DA CONTRATAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS PERANTE UM MOTORISTA PARCEIRO CADASTRADO EM NOSSO APLICATIVO.

4.4. RESPONSABILIDADE PELOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE.

A CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAS É FEITA DIRETAMENTE ENTRE OS USUÁRIOS E OS MOTORISTAS PARCEIROS, TERCEIROS INDEPENDENTES QUE NÃO POSSUEM QUALQUER FORMA DE VÍNCULO EMPREGATÍCIO, SOCIETÁRIO OU DE SUBORDINAÇÃO COM A 99, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS E SUA CONTROLADORA. A 99 NÃO SE RESPONSABILIZA POR QUAISQUER PERDAS, PREJUÍZOS OU DANOS DECORRENTES OU RELATIVOS AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAS, CONFORME PREVISTO NA CLÁUSULA 8.2., ABAIXO.

[...]

8.2. LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE PELOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE.

O USUÁRIO RECONHECE E CONCORDA QUE OS MOTORISTAS PARCEIROS SÃO AUTÔNOMOS E RESPONSÁVEIS EXCLUSIVOS PELA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE. A 99 ADOTARÁ AS MEDIDAS POSSÍVEIS DENTRO DE SEU ÂMBITO DE ATUAÇÃO PARA QUE O USUÁRIO TENHA A MELHOR EXPERIÊNCIA POSSÍVEL TAMBÉM COM OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PRESTADOS PELOS MOTORISTAS PARCEIROS, MAS A 99 EXPRESSAMENTE SE ISENTA DE PRESTAR QUALQUER GARANTIA E NÃO SE RESPONSABILIZA POR: (I) QUALQUER MOTORISTA PARCEIRO, INCLUINDO QUAISQUER DE SEUS ATRIBUTOS TÉCNICOS OU PESSOAIS; (II) A AVALIAÇÃO E INSPEÇÃO CONTÍNUA DE TAIS MOTORISTAS PARCEIROS E SEUS RESPECTIVOS VEÍCULOS; E (III) QUAISQUER ATOS, FATOS, PERDAS, DANOS E PREJUÍZOS RELACIONADOS DIRETA OU INDIRETAMENTE AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAS PRESTADOS PELOS MOTORISTAS PARCEIROS, INCLUINDO MAS SEM LIMITAÇÃO: (A) O ITINERÁRIO OBSERVADO PELO MOTORISTA PARCEIRO; (B) O HORÁRIO DE CHEGADA DO USUÁRIO AO DESTINO FINAL; (C) O ENCERRAMENTO ADEQUADO DA CORRIDA PELO CONDUTOR NA PLATAFORMA; E (D) A GUARDA DE OBJETOS ESQUECIDOS PELO USUÁRIO NO VEÍCULO DO CONDUTOR.

Pois bem, como podemos observar das cláusulas contratuais extraídas, segundo as empresas de aplicativos de transporte individual de passageiros, a atividade econômica por elas desenvolvida seria, basicamente, apenas proporcionar as ferramentas digitais para

viabilizar a intermediação entre prestadores terceiros independentes proprietários de um automóvel e usuários cadastrados que pretendem se deslocar de um ponto para outro.

Segundo consta de seus contratos, estas empresas apenas trabalhariam na gerência de meios eletrônicos — plataformas digitais de *smartphones* — que permitem estabelecer a ligação entre estas pessoas.

Extraímos que na visão destas empresas, trata-se não de uma atividade de transporte, mas sim de um serviço eletrônico de intermediação, que facilitaria o estabelecimento de relações comerciais entre o usuário e motoristas cadastrados, sendo que estes últimos ofereceriam o serviço de transporte por sua inteira conta e responsabilidade.

Por conta disso, os contratos são claros com relação a limitação e exclusão da responsabilidade das empresas na prestação do serviço.

6.2 – Dos contratos firmados entre as Empresas de aplicativos de transporte individual e os Motoristas parceiros.

Da mesma forma como foi feito no item anterior, vamos analisar os contratos firmados entre as empresas de aplicativos de transporte individual de passageiros e os motoristas parceiros.

Tal qual ocorre com os usuários, os motoristas interessados em transportarem os usuários dos aplicativos de transporte individual, também se submetem aos contratos elaborados de forma totalmente unilateral pelas empresas.

Para a subscrição a estes contratos e a possibilidade de prestar os serviços de transporte, é necessário que os motoristas façam o *download* do aplicativo específico para motoristas em seus *Smartphones*.

Vejamos como o Contrato da empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda (Anexo A) Trata contratualmente da questão:

2. Uso dos Serviços da Uber.

2.1. ID de Motorista.

O(A) Motorista receberá um ID de Motorista para a prestação de Serviços de

Transporte para permitir que o(a) Motorista acesse e use o Aplicativo de Motorista em um Dispositivo de acordo com este Adendo. O(A) Motorista manterá seu ID de Motorista em sigilo, não o compartilhará com terceiros(as) e notificará imediatamente o(a) Cliente caso ocorra qualquer violação ou uso inadequado, efetivo ou potencial, do ID de Motorista ou do Aplicativo de Motorista.

2.3. Relacionamento entre Motorista e Uber.

A Uber não administra nem controla, nem será considerada como administradora ou controladora do(a) Motorista, seja de modo geral seja na prestação dos Serviços de Transporte ou na manutenção de quaisquer Veículos. O(A) Motorista reconhece que a Uber não controla e nem tem a intenção de controlar: (a) quando ou por quanto tempo o(a) Motorista utilizará o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber; nem (b) a decisão do(a) Motorista, por meio do Aplicativo de Motorista de aceitar, recusar ou ignorar uma solicitação de Usuário(a) para Serviços de Transporte, ou de cancelar uma solicitação aceita de Serviços de Transporte, por meio do Aplicativo de Motorista, sujeita às políticas de cancelamento da Uber então vigentes na ocasião. O(A) Motorista poderá ser desativado ou de outro modo limitado de acessar ou de usar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber no caso de uma violação deste Adendo ou violação do contrato do(a) Cliente, ou se um(uma) Motorista ou o(a) Cliente difamar a Uber ou qualquer de suas Afiliadas, ou por atos ou omissão do(a) Motorista ou do(a) Cliente que cause dano a qualquer marca da Uber ou suas Afiliadas, sua reputação ou negócios, conforme for determinado pela Uber a seu exclusivo critério. **A Uber detém ainda a faculdade de desativar ou, de qualquer outro modo impedir o(a) Motorista de acessar ou usar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber por qualquer outro motivo, a critério exclusivo e razoável da Uber.** Ademais, o(a) Motorista reconhece o direito da Uber à família de marcas e nomes UBER, inclusive UBER, isoladamente, e sua combinação com outras letras, pontuação, palavras, símbolos e/ou desenhos, o logotipo UBER e EVERYONE'S PRIVATE DRIVER ["o(a) motorista particular de todos"] ("Marcas e Nomes da UBER"). O(A) Motorista concorda em não tentar registrar nem reivindicar a titularidade de qualquer das Marcas e Nomes da UBER, isoladamente ou em combinação com outras letras, pontuação, palavras, símbolos e/ou desenhos, nem de qualquer marca ou nome similar que possa gerar confusão.

Assim como ocorre nos contratos entre as empresas e os usuários, também no caso dos motoristas as empresas buscam estabelecer uma relação que as colocaria como meras intermediárias na contratação do serviço de transporte.

Através desse contrato, a empresa determina que, na teoria, é contratada pelos motoristas para, tão somente, disponibilizar o acesso e uso de sua plataforma digital, que possibilitaria interação com os usuários que buscam o transporte.

Desta forma, na visão destas empresas de aplicativos, o escopo de sua atividade estaria limitado, unicamente, a facilitar e incrementar a atividade econômica dos motoristas. Que,

apesar de terem de observar determinadas regras para o cadastramento junto às empresas, exerceriam suas atividades com independência e munidos de desígnios próprios.

6.3 – Do tipo de atividade realmente exercido pelas Empresas de Aplicativos de Transporte Individual de Passageiros.

Conforme apontado nos itens anteriores, as empresas de aplicativos de transporte de passageiros consideram-se como intermediadoras de negócios entre motoristas particulares independentes e usuários, que contratariam estes serviços de forma autônoma.

Tanto é verdade que a Uber, líder mundial de mercado no seguimento, tanto no Brasil quanto no exterior⁴² se apresenta como uma *“plataforma de tecnologia que liga pessoas”*.

Buscando assegurar esta condição, os contratos elaborados pelas empresas são expressos ao preverem a limitação de suas funções. Instituído que atuariam, tão somente, fornecendo ferramentas digitais que possibilitaram a intermediação entre oferta e demanda de serviços de transporte.

Não há dúvidas que estamos tratando de uma atividade econômica pioneira, que apresenta uma sistemática própria, entretanto, a noção de que estas empresas atuam apenas na intermediação do interesse de particulares é descabida.

A atividade destes aplicativos não se limita a somente intermediar a procura por serviços de transporte e a oferta de motoristas particulares, pelo contrário, estas empresas regulam, organizam, supervisionam e promovem o funcionamento do serviço de transporte motorizado individual de passageiros.

Pois bem, ao analisarmos o contrato das empresas de aplicativos de transporte individual de passageiros, seja pelo ângulo que for, a inescapável conclusão é que trata-se de um contrato inominado, proveniente da liberdade de contratação entre particulares, mas que se utiliza de elementos típicos de outros contratos.

⁴² Disponível em <<https://uberportugal.pt/portugal/uberpt/>> acesso em 07/03/2018.

Desta forma, como estão redigidos, os contratos das empresas de aplicativos de transporte, supostamente, teriam elementos semelhantes ao Contrato de Corretagem, por vezes denominado contrato de mediação ou intermediação. Tal modalidade é definida no artigo 722 do Código Civil como:

Art. 722. Pelo contrato de corretagem, uma pessoa, não ligada a outra em virtude de mandato, de prestação de serviços ou por qualquer relação de dependência, obriga-se a obter para a segunda um ou mais negócios, conforme as instruções recebidas.

Na verdade, ao pesquisar sobre o tema, é possível identificar uma semelhança bastante grande entre os conceitos doutrinários e a própria redação das cláusulas dos contratos que as empresas de aplicativos de transporte apresentam a seus usuários, senão vejamos:

O professor Orlando Gomes⁴³ conceitua a corretagem como a atividade exercida pelo corretor com a finalidade de aproximar pessoas que desejam contratar.

No mesmo sentido, temos a lição do professor Caio Mário⁴⁴, definindo o contrato de corretagem como “aquele pelo qual uma pessoa, mediante remuneração, obriga-se a intermediar negócios para outra, prestando informações e esclarecimentos que se fizerem necessários para celebração do contrato intermediado” (2015, p. 267).

Vale dizer que, além de bilateral, consensual, oneroso e aleatório, o contrato de corretagem não é solene, ou seja, não exige forma especial, podendo se concretizar por qualquer meio inclusive “por meios diversos, como, por exemplo, entendimento verbal direto entre o comitente e corretor, telefone, correspondência escrito, computador, fax e outras formas de comunicação”⁴⁵. De forma que nada impediria que a contratação ocorresse através de aplicativos em *smartphones*.

Como dito antes, não é que as empresas de aplicativos de transporte se considerem “corretoras de transporte urbano”, mas se as próprias definem suas atividades comerciais como o fornecimento de acesso à plataforma digital que possibilitaria a aproximação entre

⁴³ GOMES, Orlando, **Contratos**. Saraiva, 26ª ed. São Paulo, 2008,

⁴⁴ CAIO MÁRIO da Silva Pereira. Instituições de Direito Civil. Vol. III. p. 267 2015

⁴⁵ Antonio Carlos Mathias Coltro, **Contrato de Corretagem Imobiliária**, Saraiva, 4ª Ed. São Paulo, 2013, p.131

motoristas e passageiros, por óbvio, certas características do contrato de corretagem teriam de estar presentes nas contratações.

Ocorre que tais características não são observadas, pelo contrário, ao analisarmos o funcionamento e operação destas empresas, percebemos que suas atividades vão muito além da simples aproximação entre motoristas e potenciais passageiros. Senão vejamos:

Vamos começar com a questão dos pagamentos e remunerações realizados entre motoristas, passageiros e empresas.

Via de regra, através das plataformas digitais dos aplicativos, os usuários se conectam com os motoristas, que o levam de um lugar determinado até o destino apontado, mediante o pagamento de certa quantia em dinheiro. Deste valor, um certo percentual fica com do aplicativo e o restante vai para motorista.

Tal sistemática encontra algum paralelo com a corretagem, já que a remuneração do agente que possibilitou a aproximação dos interessados geralmente é baseada no valor do bem ou serviço cuja contratação foi por ele possibilitada⁴⁶.

Acontece que no transporte individual por meio de aplicativos, o preço da viagem é determinado exclusivamente pelas empresas, sem qualquer tipo de influencia dos motoristas ou passageiros. Inclusive, o pagamento é feito diretamente à empresa, que posteriormente repassa o valor devido ao motorista.

Ora, caso a relação jurídica se consubstanciasse meramente na mediação entre o passageiro e o motorista, a fixação do preço ocorreria por negociação entre as partes. O que não acontece.

Na realidade, o aplicativo de forma automática, através de um algoritmo (que analisa o percurso, distância, trânsito, horário, e oferta de veículos na região da solicitação) fixa o preço a ser pago pelo usuário. Inclusive, para evitar que os motoristas recusem corridas “pouco

⁴⁶ Por exemplo, nas corretagens imobiliárias a tabela do CRECI (Conselho Regional de Fiscalização do profissional Corretor de Imóveis) fixa a remuneração em 6% (seis por cento) sobre o valor do contrato principal.

lucrativas”, os motoristas sequer são informados antecipadamente do trajeto a ser realizado ou do valor que será cobrado.

Não é razoável supor que a atividade das empresas de aplicativos de transporte se consubstancia em disponibilizar uma plataforma para aproximar ou intermediar motoristas e passageiros, se as próprias “intermediárias” determinam de forma unilateral o preço que será cobrado pela viagem.

Aquele que faz a intermediação ou aproximação entre partes que celebram um contrato até pode negociar ou sugerir valores, mas não impor unilateralmente a quantia a ser paga pelo bem ou serviço contratado.

Vale mencionar que a fixação do preço por parte das empresas de aplicativos decorre, muitas vezes, de dever legal, como ocorre no município de São Paulo⁴⁷, Curitiba⁴⁸ e Belo Horizonte⁴⁹, onde as regulações municipais impõem às empresas de aplicativos de transporte à obrigatoriedade de definir o preço das viagens.

Outro ponto que afasta a tese de que as empresas agiriam somente na intermediação entre os usuários e os motoristas é o fato que estas podem aplicar punições, de acordo com suas próprias regras, aos usuários e, mais notadamente, aos motoristas, tal qual a suspensão ou expulsão destes a partir da avaliação negativa dada pelos usuários.

De fato, existem exemplos de serviços virtuais que promovem o intermédio e a facilitação de relações comerciais entre usuários e prestadores de serviços autônomos.

O exemplo mais notável é o dos *sites*, aplicativos e plataformas digitais que intermediam a aquisição de passagens aéreas e a reserva de hotéis e hospedagens em geral.

⁴⁷ Em São Paulo, o decreto nº 56.981/16 estabelece no Inciso IV do artigo 6º que: Art. 6º Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata esta seção (...)IV - fixar a tarifa, observado o valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV.

⁴⁸ Em Curitiba, o decreto nº 1.302/2017 estabelece no Inciso IV do artigo 6º que: Art. 6º Compete à ATTC (...)IV - fixar o preço da viagem.

⁴⁹ Em Belo Horizonte, o decreto nº 16.832/2018 estabelece no Inciso III do artigo 8º que: Art. 8º – Cabe ao OTIR autorizado pela BHTrans:(...)III – definir a tarifa do serviço cobrada do usuário dos serviços.

É clara a diferença entre estes serviços e o dos aplicativos de transporte individual, visto que, no primeiro caso, realmente há a intermediação entre um consumidor e um empresário ou empresa independente.

Nestas hipóteses, realmente há a prestação de um serviço de intermediação, que facilita o contato entre as partes, mas que de forma nenhuma estabelece o preço da passagem ou da hospedagem contratada. A contratação e prestação do serviço são realizadas de forma autônoma.

Ademais, nesses serviços, os usuários podem escolher entre diversas ofertas de passagens, hotéis e hospedagem conforme o preço, disponibilidade de datas, localização e todo tipo de fator de preferência. Já nos aplicativos de transporte individual, não há uma “oferta de motoristas”, na realidade o próprio aplicativo designa um motorista – geralmente que está livre em local mais próximo a solicitação – para atender ao chamado, sendo que o usuário não pode nem ao menos selecionar o modelo do automóvel em que deseja fazer a viagem.

Outra conduta que desabona a posição das empresas, é que as próprias fornecem seguro aos passageiros e motoristas, com cobertura de despesas médicas, invalidez permanente total/parcial e óbito

Certamente, é uma iniciativa bastante louvável que empresas como a Uber⁵⁰ e a 99⁵¹ disponibilizem esse tipo de proteção, entretanto, há de se convir que se a atividade em tela fosse realmente a simples intermediação em plataforma digital entre motoristas e passageiros, não haveria a necessidade ou mesmo o interesse de se prever um seguro contra acidentes.

Empresas como a Uber criaram um mercado que antes não existia. Nunca houve uma ampla “oferta e demanda” de serviços particulares de transporte individual, conseqüentemente, nunca houve a necessidade de um serviço de intermediação para facilitar a contratação dos serviços.

⁵⁰ Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/insurance/>> Acesso em 12/03/2018.

⁵¹ Disponível em <<https://99taxi.zendesk.com/hc/pt-br/articles/115012592348-A-99-oferece-algum-seguro-para-eventuais-acidentes-em-corridas->> Acesso em 12/03/2018.

É evidente que nenhum usuário contrata o serviço do motorista pelas características próprias do motorista, mas unicamente porque este possui a chancela de uma grande e confiável empresa de transporte individual de passageiros.

A procura e a conexão entre motoristas e passageiros propiciada pelas plataformas digitais das empresas de aplicativos de transporte fazem parte de uma fase antecedente e preparatória para a prestação principal, que é o transporte propriamente dito.

Assim, esta suposta intermediação não possui um valor autônomo, estando totalmente atrelada a atividade das empresas que criaram os aplicativos. Os motoristas não exercem uma atividade econômica independente dos aplicativos e somente facilitada por eles, pelo contrário, o aplicativo é o único meio apto a permitir o transporte individual privado para uma coletividade de usuários.

Ora, se alguém faz a intermediação de um negócio, através da aproximação de partes interessadas, significa que aquele mesmo negócio, em tese, poderia ter sido realizado, ainda que fossem outras as partes, sem a participação deste agente intermediador, se outras as circunstâncias.

Um imóvel, por exemplo, se o vendedor e o comprador são aproximados através de um corretor, a venda também poderia ter se realizado se os interessados já se conhecessem ou se fosse outro o comprador.

Já a atividade de transporte individual de passageiros não poderia existir sem a existência dos aplicativos, tanto que não existiam até a invenção do Uber. Mesmo porque, conforme vimos ao tratarmos a questão dos Táxis, esses motoristas particulares não podem nem “pegar passageiros” em vias públicas.

Vale dizer que o fato destas empresas não possuírem veículos, ou seja, não disporem de uma frota própria, é irrelevante, visto que é perfeitamente possível executar o transporte por meio de veículos que pertençam a terceiros, sobretudo se considerarmos o vínculo jurídico entre motorista e aplicativo.

Assim sendo, resta evidente que a atividade destas empresas de aplicativos não se consubstancia meramente na emissão de licenças para acesso e uso de plataformas digitais que facilitariam e intermediariam a aproximação de motoristas e usuários, ou qualquer outra disposição contratual neste sentido.

Na realidade, a verdadeira “mercadoria” dessas empresas é, justamente, o Transporte de Passageiros, sendo que tal plataforma serve somente como instrumento de prestação do serviço principal.

Tal questão já foi objeto de análise do Tribunal de Justiça da União Europeia, que também considerou a atividade destas empresas como um serviço de transporte, como veremos a seguir.

6.4 – Do julgamento do Tribunal de Justiça da União Europeia quanto à definição e qualificação das atividades da Uber.

Com relação a real natureza das atividades executadas pelas empresas de aplicativos de transporte individual, o Tribunal de Justiça da União Europeia, órgão jurisdicional máximo do bloco, já se manifestou no sentido de considerar que o objeto principal dos serviços prestados pela Uber é o transporte de passageiros.

Proferido em 20/12/2017, o acórdão foi motivado por Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.º 3 de Barcelona, Espanha) em 7 de agosto de 2015.

Tratava-se de processo (Processo C-434/15) movido pela “*Asociación Profesional Elite Taxi*” em face da “*Uber Systems Spain, S.L.*”, em que se discutia se as atividades do Uber poderiam ser consideradas práticas enganosas e atos de concorrência desleal, em desacordo com a legislação espanhola.

Na ocasião, o tribunal espanhol questionou à corte europeia⁵² (ANEXO B):

⁵² O artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu considera “serviço da sociedade da informação” como qualquer serviço prestado normalmente mediante remuneração, à distância, por via

Na medida em que o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123/CE¹, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, exclui as atividades de transportes do seu âmbito de aplicação, deve a atividade de intermediação entre o proprietário de um automóvel e a pessoa que necessita de se deslocar dentro de uma cidade, atividade exercida com caráter lucrativo pela demandada e no âmbito da qual esta última gere os meios informáticos – interface e aplicação de programas informáticos «telefones inteligentes e plataforma tecnológica» segundo as palavras da demandada – que permitem estabelecer a ligação entre essas pessoas, ser considerada uma mera atividade de transporte, ou deve ser considerada um serviço eletrónico de intermediação ou um serviço próprio da sociedade da informação na acepção do artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34/CE² do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação?

Vale apontar algumas das considerações e conclusões expostas no caso pelo Dr. Maciej Szpunar, Advogado Geral do Tribunal de Justiça da União Europeia (ANEXO C):

39. O resultado desta análise dependerá, em larga medida, da questão de saber se a atividade da Uber deve ser encarada como um conjunto constituído, por um lado, pela prestação de intermediação entre os passageiros e os condutores por meio da plataforma eletrónica e, por outro, pela prestação de transporte propriamente dita, ou se estas duas prestações devem ser consideradas dois serviços distintos.

(...)

43. Nas suas observações escritas, a Uber afirma que se limita unicamente a intermediar a oferta (de transporte urbano) e a procura. No entanto, considero que esta é uma visão redutora do seu papel. De facto, a Uber não se limita a ligar a oferta à procura: cria essa oferta. Também regula as suas características essenciais e organiza o seu funcionamento.

(...)

51. Assim, a Uber controla todos os aspetos relevantes de um serviço de transporte urbano: o preço, evidentemente, mas também as condições mínimas de segurança mediante exigências prévias relativas aos condutores e aos veículos, a acessibilidade da oferta de transporte pelo incentivo aos condutores para atuarem em momentos e em locais de grande procura, o comportamento dos condutores através do sistema de avaliação e, por último, a possibilidade de expulsão da plataforma. Considero que os outros aspetos são secundários do ponto de vista de um utilizador médio do serviço de transporte urbano e não influenciam as suas escolhas económicas. Por conseguinte, a Uber controla os fatores economicamente relevantes do serviço de transporte oferecido na sua plataforma.

(...)

54. No entanto, tal conclusão não significa que os condutores da Uber devam ser necessariamente considerados seus empregados. Essa sociedade pode

electrónica e mediante pedido individual de um destinatário de serviços. Disponível em <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A31998L0048>> Acesso em 20/03/2018.

perfeitamente realizar as suas prestações recorrendo a empresários independentes, que atuem em seu nome na qualidade de subcontratantes.

(...)

56. Em contrapartida, a conclusão a que acabo de chegar exclui, em meu entender, que a Uber seja considerada um simples intermediário entre os condutores e os passageiros. Os condutores que circulam no âmbito da plataforma Uber não exercem uma atividade própria que existe independentemente desta plataforma. Pelo contrário, essa atividade só pode existir devido à plataforma (21), sem a qual não teria qualquer sentido.

(...)

61. Por conseguinte, a Uber não é um simples intermediário entre condutores dispostos a prestar ocasionalmente um serviço de transporte e passageiros que procuram tal serviço. Pelo contrário, a Uber é um verdadeiro organizador e operador de serviços de transporte urbano nas cidades onde está presente. Embora seja verdade, como afirma a Uber nas observações que apresentou no presente processo, que o seu conceito é inovador, esta inovação inclui-se, no entanto, no domínio do transporte urbano.

(...)

64. É verdade que o carácter inovador da plataforma Uber assenta em larga medida na utilização de novas tecnologias, tais como a geolocalização e os *smartphones*, para organizar o transporte urbano. No entanto, esta inovação não se limita a isto: incide igualmente sobre a própria organização do transporte, sem a qual a Uber seria uma simples aplicação de reserva de táxis. Assim, no âmbito deste serviço, a prestação de transporte é indubitavelmente a principal prestação e a que lhe confere o seu sentido económico. O único objetivo dos utilizadores quando procuram condutores é serem transportados de um ponto para outro. Por conseguinte, a fase de intermediação tem apenas um carácter preparatório, cujo objetivo é permitir a realização da prestação principal nas melhores condições.

(...)

Considerações finais

86. As disposições da Diretiva 2000/31 opõem-se a que a Uber seja punida pela concorrência desleal que resulta da atividade dos condutores que exercem prestações de transporte no âmbito desta plataforma? Conforme referi (31), considero que a Uber não é um simples intermediário entre os passageiros e os condutores. Organiza e gere um sistema completo de transporte urbano, a pedido. Por este motivo, não só é responsável pela prestação de intermediação entre os passageiros e os condutores como também pela atividade destes últimos. O mesmo ocorreria se a prestação de intermediação fosse considerada independente da prestação de transporte propriamente dita, uma vez que ambas acabariam por ser exercidas pela Uber ou em seu nome.

Baseados nestes e em outros argumentos, o Tribunal de Justiça da União Europeia entendeu que os serviços da empresa qualificam-se como serviços de Transporte e não apenas como atividade de intermediação.

Os julgadores concluíram que a atividade do Uber não se limita somente a um serviço de intermediação, sendo que esta mediação integra de um serviço global, que tem por elemento principal um serviço de transporte.

Ponderaram os julgadores (ANEXO D):

Um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal, que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de «serviço no domínio dos transportes»

E assim acordaram os julgadores do Tribunal Europeu:

O artigo 56.o TFUE, conjugado com o artigo 58.o, n.o 1, TFUE, bem como o artigo 2.o, n.o 2, alínea d), da Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, e o artigo 1.o, ponto 2, da Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação, conforme alterada pela Diretiva 98/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de julho de 1998, para o qual remete o artigo 2.o, alínea a), da Diretiva 2000/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico»), devem ser interpretados no sentido de que um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal, que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 58.o, n.o 1, TFUE. Tal serviço deve, portanto, ser excluído do âmbito de aplicação do artigo 56.o TFUE, da Diretiva 2006/123 e da Diretiva 2000/31.

Cumprе esclarecer que o modelo de negócios da empresa Uber é o mesmo pelo mundo, contendo disposições contratuais⁵³ idênticas no que tangue à suposta restrição das atividades à intermediação entre pessoas e a limitação da responsabilidade da empresa.

⁵³ Contratos internacionais da Uber disponível em < <https://www.uber.com/en-BR/legal/terms/us/>> acessado em 08/03/2018.

Desta forma, através da análise dos argumentos e da posição dos membros do Tribunal Europeu, somada ao que já foi exposto, é possível concluir que semelhante posição deve ser adotada pela justiça brasileira se houver questionamentos futuros neste sentido.

6.5. – Da real natureza das obrigações entre as Empresas de aplicativos de transporte individual de passageiros, motoristas e usuários.

Como foi possível demonstrar nos capítulos anteriores, a atividade realmente desenvolvida pelas empresas de aplicativos de transporte individual de passageiros não é a intermediação de uma contratação, mas sim o fornecimento de transporte através de motoristas autônomos para usuários cadastrados.

Assim, teremos duas relações contratuais independentes, a das empresas com os motoristas e a das empresas com os usuários do serviço.

Desta feita, os usuários celebram com as empresas de aplicativo um Contrato de Transporte de Pessoas, cujo objeto – o deslocamento – será efetuado por um motorista que atuará em nome da empresa.

Com este motorista autônomo, as empresas de aplicativos de transporte celebram um Contrato de Prestação de Serviço.

Cumpramos analisar cada um desses contratos, suas obrigações e limites de forma individualizada, iniciaremos pela relação entre Empresas de aplicativos e motoristas, passando depois para a análise dos contratos de transporte celebrados pelos usuários.

Capítulo VII – Das Relações Contratuais entre as Empresas de Aplicativos de transporte individual e os Motoristas.

7.1 – Da ausência de vínculo empregatício entre as partes.

Há um acalorado debate, tanto no Brasil quanto em outros locais do mundo⁵⁴, acerca da natureza do vínculo entre motoristas e empresas de aplicativos de transporte individual. O ponto central de discussão é se relação destes configuraria vínculo empregatício entre as partes.

Trata-se certamente de um tema que merece e está recebendo a devida atenção da comunidade jurídica, tanto nos tribunais quanto em ambientes acadêmicos, não tendo o presente trabalho o objetivo de tratar da questão de forma exaustiva. Entretanto, para os fins propostos, é necessário fazer algumas considerações.

A corrente que defende a existência de vínculo empregatício entre as empresas de aplicativos de transporte e motoristas, entende que estariam presentes na relação os requisitos descritos no artigo 3º da Consolidação das Leis do Trabalho, quais sejam: onerosidade, pessoalidade, não-eventualidade, pessoa física e subordinação.

Muitos dos que defendem existência do vínculo trabalhista, identificam a existência da chamada “subordinação estrutural” na relação.

Segundo eles, embora o motorista não receba ordens de maneira direta da empresa de aplicativos, por ser acolhido em sua estrutura organizacional, seria possível reconhecer seu vínculo empregatício.

Neste esteio, ganhou destaque a decisão⁵⁵ do juiz do Trabalho Márcio Toledo Gonçalves, da 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, no julgamento do processo 0011359 - nº 34.2016.5.03.0112.

⁵⁴ Disponível em <<https://exame.abril.com.br/negocios/uber-alcanca-acordo-sobre-contratos-dos-motoristas-nos-eua/>> Acesso em 08/03/2018. E Disponível em <<https://www.conjur.com.br/dl/uber-inglaterra-vinculo-motoristas.pdf>> acessado em 08/03/2018.

⁵⁵ Disponível em <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/2/art20170214-02.pdf>> acessado em 08/03/2018.

Na demanda, o autor alegou que trabalhou transportando passageiros na cidade de Belo Horizonte de fevereiro a dezembro de 2015, quando foi dispensado de forma unilateral pela Uber.

Na decisão, que reconheceu vínculo empregatício entre um motorista e a Uber, ganhou destaque utilização do termo “*uberização*”, o magistrado trata deste neologismo da seguinte forma:

A partir da segunda década do século XXI, assistimos ao surgimento de um fenômeno novo, a "uberização", que, muito embora ainda se encontre em nichos específicos do mercado, tem potencial de se generalizar para todos os setores da atividade econômica. A ré destes autos empresta seu nome ao fenômeno por se tratar do arquétipo desse atual modelo, firmado na tentativa de autonomização dos contratos de trabalho e na utilização de inovações disruptivas nas formas de produção.

A questão da existência ou ausência de subordinação entre as partes ganhou especial destaque do magistrado, que pontuou que o motorista:

(...) estava submisso a ordens sobre o modo de desenvolver a prestação dos serviços e a controles contínuos. Além disso, estava sujeito à aplicação de sanções disciplinares caso incidisse em comportamentos que a ré julgasse inadequados ou praticasse infrações das regras por ela estipuladas.

E concluiu da seguinte forma:

Assim, resta evidenciado o quadro de exploração de mão-de-obra barata que não se coaduna com as normas do nosso ordenamento jurídico, cabendo, pois, ao Direito do Trabalho, o controle civilizatório para proteção social dos trabalhadores e, por via de consequência, da dignidade da pessoa humana, princípio fundamental da República.

Ao final, o juiz condenou a Uber ao pagamento de verbas rescisórias, horas extras, adicional noturno, repouso semanal, e ao ressarcimento das despesas com combustível, balas e água.

Pois bem, em que pese a bem fundamentada decisão do magistrado, assim como o peso doutrinário de alguns dos juristas que aderiram a esta posição, não parece ser este o entendimento mais acertado da natureza do vínculo existente entre empresas de aplicativos de transporte e os motoristas.

Isso porque, estão ausentes certos requisitos típicos indispensáveis à configuração de vínculo trabalhista entre as partes. Senão vejamos:

Notadamente, os motoristas cadastrados nos aplicativos de transporte possuem ampla autonomia para exercer suas atividades, podendo executar o transporte de passageiros nos dias e horários que escolherem, não havendo subordinação laboral entre as partes.

Tal posição foi destacada em acórdão do TRT da 3ª região⁵⁶, que decidiu pelo não reconhecimento do vínculo de emprego na relação em estudo, vejamos:

VÍNCULO DE EMPREGO - MOTORISTA VINCULADO A UBER - AUTONOMIA X SUBORDINAÇÃO. - As relações de trabalho contemporâneas, alicerçadas nos inúmeros avanços tecnológicos e diretamente interligadas aos mais modernos dispositivos eletrônicos impõem à Justiça do Trabalho especial cautela na apreciação de pedidos correlacionados ao vínculo de emprego, a fim de se evitar a precarização do instituto, mas sem se descuidar que o reconhecimento do liame empregatício ainda impõe o preenchimento dos inarredáveis requisitos legais, sob pena de sua banalização. Nesse passo, a relação havida entre a empresa Uber e os motoristas cadastrados demanda pesquisa acerca dos pressupostos fáticos da relação de emprego e consulta objetiva aos elementos de prova, no sentido de apurar o que de real ocorreu para, ao final, aquilatar se realmente houve tentativa de burla à Lei Trabalhista. E, no caso em exame, tendo o próprio Reclamante revelado, em depoimento pessoal, fatos que demonstram ausência de subordinação, com ampla autonomia no desempenho da atividade laboral, de rigor a improcedência do pedido de reconhecimento de vínculo empregatício.

Ora, é inegável que empresas como a Uber impõem o cumprimento de obrigações aos motoristas, principalmente no tocante ao comportamento com os clientes e em relação à manutenção do veículo. Entretanto, são obrigações totalmente razoáveis, necessárias à execução do transporte de passageiros.

Vale dizer que as imposições feitas aos motoristas e os requisitos pertinentes aos seus veículos não são, de forma alguma, excessivos ou descabidos, na realidade, tratam-se somente

⁵⁶ BRASIL, Tribunal Regional do Trabalho – 3ª Região. 00105862720175030185 0010586-27.2017.5.03.0185, Relator: Convocada Maria Cristina Diniz Caixeta, Terceira Turma. Publicado em 25.10.2015. Disponível em <<https://portal.trt3.jus.br/internet/imprensa/noticias-juridicas/importadas-2015-2016/jurisprudencia-do-trt-mg-25-10-2015-23-53-acs>> Acesso em 20/032018.

de condições mínimas para a realização de um transporte seguro e adequado. Como podemos ver do Contrato (ANEXO A) que a Uber celebra com os Motoristas:

3. Motoristas e Veículos

3.1. Requisitos do (a) Motorista.

O(A) Cliente reconhece e concorda que cada Motorista sempre deverá: (a) possuir e manter (i) uma carteira de motorista válida com o nível adequado de certificação para operar o Veículo designado para tal Motorista, e (ii) todas as licenças, permissões, aprovações e autorizações aplicáveis ao (à) Cliente e/ou Motorista requeridas para a prestação dos Serviços de Transporte de passageiros(as) no Território; (b) possuir um nível de formação, treinamento e conhecimento apropriado e atualizado para prestar Serviços de Transporte de forma profissional com a devida competência, zelo e diligência; e (c) manter padrões elevados de profissionalismo, serviço e cortesia. O(A) Cliente reconhece e concorda que cada Motorista poderá ser submetido(a) a determinadas verificações de segurança e histórico de direção, de tempos em tempos, para que esse (a) Motorista esteja elegível a prestar, e permaneça elegível a prestar, Serviço de Transporte. O(A) Cliente reconhece e concorda que a Uber reserva o direito de, a qualquer momento e a seu exclusivo critério, desativar ou ainda restringir um (a) Motorista de acessar ou utilizar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber caso o(a) Cliente ou referido motorista deixe de cumprir os requisitos fixados no presente.

3.2. Requisitos do Veículo.

O(A) Cliente reconhece e concorda que cada Veículo deve, sempre: (a) estar devidamente registrado e licenciado para operar como um veículo de transporte de passageiros no Território; (b) ser de propriedade ou alugado pelo (a) Cliente, ou ainda o(a) Cliente deverá ter a posse legal do veículo; (c) ser adequado para realizar os Serviços de Transporte de passageiros na forma dita neste Contrato; e (d) estar em boas condições de funcionamento, de acordo com os padrões de segurança e manutenção da indústria para um veículo de sua categoria, assim como quaisquer normas ou exigências complementares aplicáveis no território, e apresentar boas condições de limpeza e higiene.

A imposição de obrigações mútuas entre as partes é um elemento indissociável a formação dos contratos bilaterais, sendo totalmente aceitáveis mesmo em contratos de adesão.

As exigências feitas pelas empresas de aplicativo de transporte aos motoristas nada mais são do que obrigações que decorrentes do Contrato firmado entre as partes. Sendo fruto direto da autonomia de vontade dos contratantes.

Tanto é verdade, que as empresas de aplicativos de transporte também possuem obrigações em relação os motoristas, mais notadamente, a de efetuar o pagamento dos valores devidos.

Mesmo que se admita a existência de uma relação demasiadamente desproporcional entre as obrigações imputadas a cada uma das partes, bem como a existência de prerrogativas de controle, punições e rescisão⁵⁷ contratual claramente mais favoráveis às empresas, o simples fato de se tratar de uma relação assimétrica não configura por si só um vínculo empregatício entre os contratantes.

Na realidade, em alguns tipos de contrato, a assimetria obrigacional entre os contratantes é indispensável para a viabilidade do negócio. Tomemos por exemplo os Contratos de Franquia.

Nesta modalidade de negócio, em decorrência da transmissão do conhecimento (know-how) e da estratégia de mercado, há uma imposição de subordinação empresarial do franqueado para com o franqueador. Entretanto, isso não representa, de forma alguma, vínculo empregatício entre os contratantes, sendo esta a posição amplamente dominante nos tribunais pátrios⁵⁸, senão vejamos:

EMENTA: RELAÇÃO DE EMPREGO VERSUS CONTRATO DE FRANQUIA. SOLUÇÃO DO CONFLITO ATRAVÉS DA ANÁLISE DOS REQUISITOS DOS ARTIGOS 20 E 30 DA CLT. **O contrato de franquia coloca o franqueado em situação de obediência ao franqueador em vários pontos da relação**, vez que, no fundo, o que acontece nessa espécie de contrato é a transmissão do conhecimento (know-how) e da estratégia de sucesso no mercado do franqueador para o franqueado. Logo, o franqueado não pode, por exemplo, alterar os produtos vendidos, ou as características da marca (cores, aparência do estabelecimento, uniformes dos obreiros, filosofia de gestão, etc.) e, nesse ponto, há grande semelhança do franqueado com a subordinação do empregado. Entrementes, há um ponto distintivo entre o empregado e o franqueado que não pode ser olvidado: o segundo é um empresário, isto é, cabe a ele a organização dos elementos do negócio na busca do lucro, no

⁵⁷ Poderíamos citar o seguinte trecho do item “12.2. Rescisão” do contrato firmado entre a Uber e os motoristas parceiros “(...) Além disso, a Uber poderá terminar este Contrato ou desativar o(a) Cliente ou um(a) determinado(a) Motorista imediatamente, sem aviso prévio ao(à) Cliente e/ou qualquer Motorista, caso o(a) Cliente e/ou qualquer Motorista, conforme o caso, deixe de se qualificar, segundo a legislação aplicável, ou as normas e políticas da Uber, para a prestação de Serviços de Transporte ou para conduzir o Veículo, ou ainda conforme fixado no presente Contrato”.

⁵⁸ BRASIL, Tribunal Regional do Trabalho da 2ª RECURSO ORDINÁRIO DATA DE JULGAMENTO: 28/04/2015 RELATOR (A): PAULO SÉRGIO JAKUTIS REVISOR (A): MARIA ISABEL CUEVA MORAES ACÓRDÃO Nº: 20150345423 PROCESSO Nº: 00006344320145020060 A28 ANO: 2015 TURMA: 4ª DATA DE PUBLICAÇÃO: 08/05/2015 PARTES: RECORRENTE (S): Carlos Roberto da Graça RECORRIDO (S): DIA BRASIL SOCIEDADE LTDA. Disponível<<https://trt-2.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/202064594/recurso-ordinario-ro-6344320145020060-sp-00006344320145020060-a28/inteiro-teor-202064608>> Acesso 20/03/2018.

mercado. No caso dos autos, o próprio reclamante informou que fez investimento considerável no negócio (cerca de 450 mil reais) e que tinha autonomia na compra e venda de vários produtos comercializados pela loja (como aqueles relacionados à padaria e açougue). Além disso, o reclamante declarou que receberia o lucro do empreendimento, mas que, durante todo o contrato com a ré, o lucro inexistiu. Finalmente, as testemunhas deixaram patente que era o reclamante quem contratava/desligava os empregados que trabalhavam na loja e que este se revezava com a irmã, no desenvolvimento das atividades de responsável pelo negócio (principalmente em finais de semana e horário para almoço). Tudo somado, parece difícil concluir pela personalidade do autor, quando este dividia as tarefas com a irmã, ou pela onerosidade do contrato, quando o próprio trabalhador alega que nada recebia pelo trabalho que desenvolvia. Mas o que salta aos olhos, efetivamente, é o grau de participação do autor na gestão do negócio, com grande investimento, levando-me à conclusão, neste caso de típica zona cinzenta de relação de emprego, pela presença da condição de empresário do autor, preponderando esses traços sobre os requisitos do artigo 3º da CLT. Sentença que se mantém.

A comparação entre os contratos é válida, também aos motoristas dos aplicativos de transporte são estabelecidas condições e requisitos que devem ser observados no exercício das atividades, como o tipo de automóvel, o padrão de vestimenta, a forma de tratar os passageiros, entre outras.

Essas exigências decorrem da *expertise* das empresas, que, em decorrência ampla experiência exitosa no mercado nacional e internacional, orientam seus parceiros acerca da melhor forma de garantirem o sucesso financeiro do negócio, fim que é um interesse legítimo das empresas de aplicativos de transporte.

É necessário ponderar que os motoristas cadastrados atuam em nome das empresas de aplicativos, sendo estas também responsáveis por eventuais irregularidades cometidas pelos motoristas.

Em decorrência de um comportamento inadequado por parte de um motorista, as empresas de aplicativos de transporte podem sofrer processos de responsabilização civil ou criminal, ou mesmo ter a reputação prejudicada por um serviço prestado de forma inapropriada, de forma que é legítimo que exista uma determinada carga de exigências e condições impostas aos motoristas parceiros, entretanto, tais condições não se confundem com o poder diretivo de um empregador.

Ademais, vale destacar que o motorista assume o risco do negócio, visto que corre sob sua inteira responsabilidade adquirir um veículo adequado, garantir sua manutenção, arcar com o combustível, IPVA, licenciamento, multas, seguro e com todos os demais dispêndios necessários.

Portanto, a relação entre empresas de aplicativos de transporte individual e motoristas não configura vínculo empregatício, mas sim associação decorrente de contrato de natureza civil firmado entre as partes.

7.2 – Da Prestação de Serviços entre Empresas de Aplicativos e Motoristas.

Visto que não há vínculo trabalhista na relação entre motoristas e empresas de aplicativos, e que a atividade destas vai muito além da disponibilização de plataforma digital para intermediar viagens, resta dúvida de qual seria a real ligação entre as partes.

Como tratado no tópico anterior, os motoristas gozam de autonomia na relação com as empresas de aplicativos, se obrigando a realizar uma atividade mediante remuneração paga de forma proporcional pelos seus serviços.

Assim, o verdadeiro vínculo obrigacional existente entre as partes é de Prestação de Serviço de Profissional autônomo, modalidade de contratação prevista nos artigos 593 a 609 do Código Civil.

O Código Civil de 2002 inovou ao prever a modalidade da prestação de serviço de forma autônoma, pois o diploma civil de 1916, sob forte influência do Direito Romano, tratava da questão conjuntamente ao tema da Locação, denominando como “Locação de Serviços”.

Modernamente, a Locação de Serviços desdobrou-se em duas figuras independentes, o Contrato de Trabalho, regido pelas leis trabalhistas e o Contrato de Prestação de serviço, tendo o segundo caráter residual, nas hipóteses “em que a prestação de serviço que não estiver sujeita às leis trabalhistas ou a lei especial” (CC, art. 594).

Comumente, a Prestação de Serviço estará presente nas quando da relação entre as partes não sobrevier subordinação laboral.

É infinita a gama de serviços que podem ser objeto desse tipo de contratação, tendo o texto legal deixado em aberto qual seria a prestação a ser realizada. Como pode ser observado do enunciado do artigo 594 do Código Civil: “Toda a espécie de serviço ou trabalho lícito, material ou imaterial, pode ser contratada mediante retribuição”.

Quanto a isso, comenta Carlos Roberto Gonçalves que as regras do Código Civil têm caráter residual “sem distinguir a espécie de atividade prestada pelo locador ou prestador de serviços, que pode ser profissional liberal ou trabalhador braçal” (2011, p. 361).

Ainda com relação aos profissionais autônomos, caso dos motoristas de aplicativos transporte, ao comentar sobre a relativa diminuição da importância do instituto diante da de outras figuras, comenta o eminente doutrinador:

De tal sorte que o capítulo concernente à prestação de serviço, no Código Civil, teve sua importância diminuída, interessando mais ao prestador de menor porte, seja pessoa física ou jurídica, e ao trabalhador autônomo, como os profissionais liberais. O aludido diploma cogita do contrato de prestação de serviço apenas enquanto civil no seu objeto e na disciplina, executando sem habitualidade, com autonomia técnica e sem subordinação. (GONÇALVES, 2011)

Posto isso, podemos delimitar o objeto da obrigação entre os motoristas e empresas de aplicativos como: a prestação autônoma, em veículo próprio, sob determinadas condições, de serviços de transporte aos usuários cadastrados nos aplicativos, quando por estes solicitados, mediante contraprestação proporcional.

Assim, se os contratos firmados entre empresas de aplicativos e seus motoristas realmente refletissem realidade das obrigações devidas entre as partes, teríamos a seguinte situação:

Tratar-se-ia de um contrato bilateral ou sinalagmático, gerando obrigações para ambos os contratantes, quais sejam:

- Motoristas:

- a) Executar em nome da Contratante (Empresa de transporte individual de passageiros por meio de aplicativos) os serviços de transporte solicitados por usuários cadastrados nos aplicativos, em veículo próprio. Prestando os serviços sem subordinação a Empresa, mas de acordo com as orientações e padrões por ela estabelecidos.
- b) Ter a posse legal de veículo que se enquadre no perfil imposto pela Contratante, e garantir as boas condições de funcionamento de acordo com os padrões de segurança e manutenção.
- c) Garantir que o veículo atenda todas as normas e exigências legais para circulação no local em que os serviços serão prestados.
- d) Manter o veículo em boas condições de limpeza e higiene na prestação dos serviços.
- e) Possuir toda a documentação necessária que habilite o motorista e o veículo a trafegarem no determinado território em que os serviços serão prestados.
- f) Zelar pela boa utilização da plataforma digital fornecida pelas empresas.
- g) Prestar as informações solicitadas pelas empresas de aplicativos de transportes.
- h) Demais obrigações específicas determinadas entre as partes com escopo de possibilitar e facilitar a prestação do serviço.

- Empresas de Transporte Individual de Passageiros por Meio de Aplicativos:

- a) Realizar o pagamento da contraprestação pecuniária aos motoristas de acordo com os valores e condições acertadas pelas partes, que deverão incidir proporcionalmente sobre os valores cobrados nas viagens realizadas pelos motoristas.
- b) Garantir o acesso e o bom funcionamento da plataforma digital e a segurança das informações cadastrais e financeiras fornecidas pelo motorista cadastrado.

- c) Assessorar e auxiliar os motoristas na prestação dos serviços de transporte.
- d) Demais obrigações específicas determinadas entre as partes com escopo de possibilitar e facilitar a prestação do serviço.

Tratar-se-ia de uma contratação onerosa, pois as partes se obrigariam reciprocamente, cada uma obtendo uma vantagem com o negócio, mas também suportando um ônus dele decorrente, quais sejam:

Os motoristas receberiam a contraprestação devida em contrapartida pelos serviços prestados, enquanto as empresas de aplicativos de transporte individual poderiam operacionalizar suas atividades empresariais – o transporte de passageiros – mediante a realização dos pagamentos aos motoristas prestadores de serviço.

Da mesma forma, seria um contrato consensual, sendo aperfeiçoado mediante o simples acordo entre os contratantes, e não solene, pois poderia ser celebrado da forma que fosse mais conveniente para os contratantes, como por meio do *download* do aplicativo, cadastro no site, comparecimento pessoal na empresa, telefone ou qualquer outro meio apto.

Por fim, com relação à extinção do contrato, nada obsta que sejam seguidas as disposições legais trazidas pelo artigo 607 do Código Civil, que dispõe:

Art. 607. O contrato de prestação de serviço acaba com a morte de qualquer das partes. Termina, ainda, pelo escoamento do prazo, pela conclusão da obra, pela rescisão do contrato mediante aviso prévio, por inadimplemento de qualquer das partes ou pela impossibilidade da continuação do contrato, motivada por força maior.

Normalmente, a prestação de serviços possui um caráter personalíssimo entre ambos os contratantes, insuscetível de transmissão *causa mortis*, daí a previsão da extinção do contrato com a morte das partes.

No caso em estudo, essa característica permanece, visto que o motorista é aceito por conta de suas características pessoais e graças a elas permanece contratado, como a inexistência de qualquer condição que o desabone e a boa avaliação pelos usuários.

Vale destaque, visto que a questão é objeto de um bom número de demandas judiciais, a legalidade da rescisão contratual unilateral por iniciativa da empresa de aplicativos em decorrência de baixas notas dadas pelos usuários aos motoristas.

Empresas como a Uber possuem um sistema de avaliação dos motoristas por meio de notas dadas pelos usuários do serviço, de forma que se o prestador fica com uma média inferior ao mínimo exigido, poderá ser desligado da plataforma.

Por conta disso, motoristas que tiveram seu contrato rescindido buscaram indenizações materiais e morais em face das empresas de aplicativos de transporte individual, alegando um suposto abuso de poder econômico e pugnando pela aplicação das leis consumeristas na relação.

Em casos assim os tribunais vêm entendendo pela legitimidade da conduta das empresas, visto a previsão contratual de finalizar a relação prestacional em caso de reiteradas condutas desaprovadas pelos usuários do aplicativo. Senão vejamos da decisão⁵⁹ abaixo:

CONTRATO Transporte terrestre particular UBERMotorista descredenciado
Ação de Obrigação de Fazer c.c. indenização Pretensão ao restabelecimento
do contrato com recredenciamento no sistema Uber Impossibilidade
Motorista que após notificado continuou abaixo da média de avaliação pelos
usuários Motorista rejeitava corridas Descumprimento contratual por parte
do autor Clausula contratual que prevê que se houver descumprimento
contratual por qualquer das partes, a rescisão contratual pode ser imediata,
sem aviso prévio Recurso da ré acolhido para afastar a indenização fixada
em sentença Danos materiais indevidos, tendo em vista que foi o autor quem
deu causa ao descumprimento contratual Recurso da ré provido Recurso do
autor não provido, na parte conhecida Disciplina da sucumbência
modificada.

Da mesma forma, não é devida indenização à pessoa que não é aceita pela empresa de aplicativo, tendo em vista a autonomia de contratação típica da atividade empresarial.

⁵⁹ BRASIL, Tribunal de Justiça de São Paulo, 38ª Câmara de Direito Privado. Apelação nº 1001987-31.2017.8.26.0011. Apelante RICARDO DE PAULA SOUZA, Apelante UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA

Assim, a simples recusa, quando desacompanhada de qualquer destrato ao agente, não é motivo subsidie qualquer pedido de indenização, como podemos ver da decisão da Primeira Turma Recursal Dos Juizados Especiais do Distrito Federal⁶⁰:

JUIZADO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. UBER. SITUAÇÃO VEXATÓRIA NÃO COMPROVADA. CERTIDÃO NEGATIVA DE ANTECEDENTES CRIMINAIS. NADA CONSTA. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO.

Em seu voto, a relatora destaca que:

Não pode a empresa privada ser obrigada a celebrar contrato de prestação de serviços com quem quer que seja, em face da sua autonomia privada e liberdade de contratar, direito fundamental constitucionalmente assegurado. Diferentemente seria se, em razão do equívoco, tivesse destratado o autor/recorrido, em situação vexatória, ofendendo-lhe a honra, o decoro, a imagem ou qualquer direito da personalidade, fato que não restou comprovado nos autos.

Desta forma, podemos perceber que não vêm sendo aceita a aplicação do Código de Defesa do Consumidor nas relações entre motoristas e os aplicativos de transporte individual de passageiros.

Não é para menos, o art. 2º da Lei nº 8.078/90 estabelece um para conceituar quem é consumidor, definindo este como “pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”.

Assim, a relação entre as partes não pode ser tida como de consumo, já que o motorista exerce uma atividade econômica em parceria com as empresas de aplicativo, não sendo destinatário final de nenhum bem ou produto. Vejamos da lição de Neide De Fátima Resende (2001. p. 120)⁶¹:

"No caso de contratos firmados por pessoas jurídicas comerciais ou que tenham fins lucrativos e, também, por pessoas físicas que empreguem os

⁶⁰ BRASIL, Primeira Turma Recursal Dos Juizados Especiais do Distrito Federal. Processo N. RECURSO INOMINADO 0735798-05.2016.8.07.0016 - Relatora Juiza SONIRIA ROCHA CAMPOS D'ASSUNCAO - Acórdão Nº 1066751. Disponível em < <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/5/art20170524-04.pdf>> Acesso em 20/03/2018.

⁶¹ 'LEASING FINANCEIRO NO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR' - Editora Saraiva - 2001 - pág. 120 - cit. Apelação com Revisão nº 693.051-0/0 - 1ª Câmara - Relator Juiz MAGNO ARAÚJO

bens objeto do contrato no desenvolvimento de suas atividades econômicas, visto que, nessa condição, não são consideradas as destinatárias finais, não se aplicam as normas do Código de Defesa do Consumidor."

A questão foi tratada de forma bastante exemplificativa no julgamento da Apelação nº 1054921-51.2016.8.26.0576, no Tribunal de Justiça de São Paulo⁶².

EMENTA: Prestação de serviços – Intermediação digital para transporte de passageiros – Ação de indenização por danos morais e lucros cessantes – Demanda de motorista profissional em face de pessoa jurídica – Sentença de improcedência – Manutenção do julgado – Cabimento – Inaplicabilidade do CDC à hipótese – Motorista profissional que utilizava o serviço da ré para incrementar a sua atividade econômica - Constatação de que o autor não atingiu a nota mínima de avaliação pelos clientes usuários do serviço de transporte, bem como que tinha alto índice de cancelamentos de viagens, o que justificou a inativação de sua conta pela ré – Correto decreto de improcedência.

Por fim, vale mencionar um fato interessante e que corrobora com a tese de que a relação entre motoristas e empresa de aplicativos de transporte é de prestação de serviço. Na comunicação enviada aos motoristas informando seu desligamento, a própria empresa Uber fala em “em violação aos termos do Contrato de Prestação de Serviços”, como podemos do documento juntado nos autos do processo supracitado:



⁶² BRASIL, Tribunal de Justiça de São Paulo. 1ª Câmara direito Privado - Apelação nº 1054921-51.2016.8.26.0576 - Comarca: São José do Rio Preto - Juízo de Origem: 7ª Vara Cível. Disponível em < <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/557201602/10148162420168260320-sp-1014816-2420168260320/inteiro-teor-557201646> > em 20/03/2018.

7.3 – Das relações entre as Empresas de aplicativos de transporte individual e usuários.

Tratada da questão da relação obrigacional estabelecida entre os aplicativos de transporte individual e motoristas, resta a análise da questão dos contratos envolvendo as empresas e os usuários cadastrados.

Como já visto, é descabido o posicionamento das empresas de que atuariam apenas na intermediação entre os usuários e os motoristas e, por conta disso, não lhes restariam responsabilidades na prestação do transporte.

Quando um usuário se utiliza dos mecanismos do aplicativo para “chamar um carro”, ele intenciona transferir-se de um local para outro se utilizando dos serviços de transporte fornecidos pelas empresas, para tanto, está disposto a pagar um preço determinado pela empresa do aplicativo.

Ainda que quem conduza o automóvel seja um motorista independente, a real ligação do usuário é com a empresa de aplicativos.

Essa conclusão não é exclusiva a modalidade em estudo. Sempre que alguém celebra um Contrato que tem por objeto um transporte a ser fornecido por uma pessoa jurídica, seja da natureza que for, a conexão jurídica principal é entre o passageiro e a “organização empresarial”.

Para àquele que será transportado, não importa a natureza do vínculo entre a empresa e o motorista que o conduzirá. Nada muda para o passageiro se será conduzido por motorista empregado, terceirizado, sócio, voluntário, terceirizado ou, no caso específico, prestador autônomo. Seu vínculo é com a empresa, que lhe vendeu e garantiu o serviço.

Desta forma, o bem econômico fornecido pelas empresas de aplicativos de transporte individual, ou seja, a atividade por elas desenvolvida é o Transporte de pessoas.

Assim, independentemente do que possa constar no contrato de adesão elaborado pelas empresas de aplicativos, o real vínculo obrigacional entre as partes consubstancia-se no transporte de passageiros.

Revisitando a lição de Sílvio de Salvo Venosa, o contrato de transporte pode ser definido como o “negócio pelo qual um sujeito se obriga, mediante remuneração, a entregar coisa em outro local ou a percorrer um itinerário para uma pessoa (2003, p. 335)⁶³”.

Relembremos também a tipificação legal trazida pelo diploma civil no artigo 730: “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Normalmente, empresas que oferecem serviços de transporte executam suas atividades por meio de veículos próprios, conduzidos por motoristas contratados, entretanto, nada na legislação brasileira impediria que os deslocamentos fossem realizados através de veículos e motoristas autônomos, que possuam vínculo contratual com empresas que comercializassem o transporte com os passageiros.

Assim, no caso em epígrafe, o Transporte é contratado entre os usuários e as empresas de aplicativo, mas executado pelos motoristas autônomos.

Obviamente, as obrigações entre as empresas e os usuários vão além do puro e simples transporte, mas o objeto central do compromisso firmado entre as partes é o transporte.

Desta feita, ao analisarmos a natureza jurídica do que seria o contrato de transporte entre usuários e empresas de aplicativos, ter-se-ia o seguinte quadro:

Tal qual a relação entre motoristas e empresa de aplicativos, também temos aqui uma relação obrigacional bilateral ou sinalagmático, gerando obrigações para ambos os contratantes, quais sejam:

- Empresas de Transporte Individual de Passageiros por Meio de Aplicativos:
 - a) Transportar, através de motoristas autônomos subcontratados, os usuários cadastrados nos aplicativos, quando assim solicitado.

63 VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil**: contratos em espécie. São Paulo: Atlas, 2003, p. 335

- b) Garantir que o transporte será realizado de acordo com as orientações e padrões estabelecidos pelas empresas.
 - c) Assegurar a incolumidade do passageiro e de sua bagagem ao final do transporte.
 - d) Garantir o acesso e o bom funcionamento da plataforma digital e a segurança das informações cadastrais e financeiras fornecidas pelo usuário cadastrado.
 - e) Prestar informações necessárias aos passageiros que possibilitem a execução do transporte da forma mais adequada possível, como o tempo de chegada do carro, informações sobre o motorista e o automóvel e previsão fidedigna do valor a ser pago pela viagem.
 - f) Disponibilizar ferramenta para que os usuários avaliem os motoristas com quem viajaram.
 - g) Demais obrigações específicas determinadas entre as partes com escopo de possibilitar e facilitar os serviços.
- Usuário:
- a) Realizar o pagamento da contraprestação pecuniária conforme os valores determinados pelas empresas de aplicativos de transporte individual.
 - b) Zelar pela boa utilização da plataforma digital fornecida pelas empresas.
 - c) Prestar as informações solicitadas pelas empresas de aplicativos de transportes, principalmente no momento do cadastro.
 - d) Demais obrigações específicas determinadas entre as partes com escopo de possibilitar e facilitar a prestação do serviço de transporte.

Além de bilateral, o contrato também seria consensual, se aperfeiçoando pelo acordo de vontade entre as partes, geralmente efetuado através da simples aceitação pelo usuário dos “*Termos e Condições de Uso*” no momento do cadastro no aplicativo.

Estamos diante de uma relação onerosa, vez que a obrigação das empresas de aplicativos de transporte individual é assumida mediante remuneração a ser paga pelo usuário.

Além disso, trata-se de um contrato comutativo, porque as prestações são certas e determinadas, de forma que as partes já conhecem de antemão as vantagens e ônus que terão de observar. Seja possibilitar a contratação e garantir a correta prestação do transporte ou realizar o pagamento devido.

Importante dizer que não estamos diante de uma obrigação de trato sucessivo ou execução continuada, na verdade, cada “viagem” realizada pelo usuário representa um contrato de transporte autônomo e independente dos demais.

Como não poderia deixar de ser, é um Contrato não solene, podendo ser celebrado da forma que for mais conveniente aos contratantes.

7.3.1 – Da responsabilidade civil nos contratos entre Empresas de aplicativos de transporte individual e usuários

Dando seguimento, como vimos ao analisarmos os contratos propostos aos usuários dos aplicativos de transporte, percebemos uma forte e clara intenção das empresas em limitar e isentar-se de qualquer responsabilidade decorrente de falha na prestação do transporte.

As empresas justificam a exclusão de responsabilidade na alegação de que apenas disponibilizam a plataforma digital para a intermediação da contratação entre motoristas e usuários, e não prestam o serviço de transporte.

A questão da real natureza das atividades executadas pelas empresas de aplicativos de transporte individual já foi tratada, tratando-se de empresas de transporte, que executam suas atividades através de motoristas autônomos subcontratados.

Desta forma, as cláusulas de limitação de responsabilidades não podem ser consideradas válidas, senão vejamos:

Como pudemos ver ao abordarmos os conceitos clássicos do contrato de transporte de pessoas, trata-se de uma obrigação de resultando, em que o transportador possui responsabilidade objetiva “pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade” (CC. Art.734).

Esta e todas as demais disposições assentadas pelo diploma civil se aplicam *ipsis litteris* às relações entre as empresas de aplicativos e seus usuários.

Isso inclui a responsabilidade contratual das empresas ante os transportados por acidentes causados por culpa de terceiro, restando buscar ação regressiva contra eles (CC. Art.734).

Fundamental consignarmos que o fato do transporte ser executado por motorista autônomo não altera a responsabilidade das empresas em indenizar danos causados aos usuários e a terceiros.

Isso ocorre por conta do vínculo oriundo do contrato de prestação de serviço firmado entre os motoristas e empresas de aplicativos.

O inciso III do artigo 932 do Código Civil expande a responsabilização pela reparação civil ao “empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele”.

Vale lembrar que a jurisprudência⁶⁴ do Superior Tribunal de Justiça entende como preposto tanto aquele que possui relação de dependência, quanto quem presta serviço sob o interesse de outrem.

Vejamos de decisão do STJ⁶⁵ em julgamento sobre responsabilidade do tomador de serviço em caso de dano causado à outrem por preposto em atividade de transporte:

⁶⁴ REsp 304673/SP, Rel. Ministro BARROS MONTEIRO, QUARTA TURMA, DJ DJ 11/03/2002). Precedentes.

⁶⁵ BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, Agravo em Recurso Especial 1020237/MG, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 21/06/2012, DJe 29/06/2012. Disponível em <

AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL.
RESPONSABILIDADE CIVIL. USINA. MOTORISTA
TRANSPORTADOR DE CANA-DE-AÇÚCAR. VÍNCULO DE
PREPOSIÇÃO. RECONHECIMENTO.

1. É firme a jurisprudência do STJ no sentido de que "para o reconhecimento do vínculo de preposição, não é preciso que exista um contrato típico de trabalho; é suficiente a relação de dependência ou que alguém preste serviço sob o interesse e o comando de outrem".
2. Na hipótese, restou evidente o caráter de preposição na atividade do motorista, que prestava sua atividade aos auspícios e comandos da Usina recorrida, estando sob o seu poder de direção e vigilância, sendo sua ação realizada unicamente no interesse econômico da empresa e em sua atividade fim.
3. Agravo regimental desprovido.

Acerca do tema, há também o enunciado nº 341 da súmula do Supremo Tribunal Federal, que dispõe "é presumida a culpa do patrão ou do comitente pelo ato culposo do empregado ou preposto".

Assim, é pacífico o entendimento dos tribunais superiores no que se refere a responsabilidade civil da empresa contratante de serviços por ato causado por prestador autônomo.

Posto isto, à luz da legislação civilista, cabe às empresas de aplicativos indenizarem os passageiros e terceiros por conduta perpetrada pelos motoristas, sendo que no caso dos usuários a responsabilização por danos será objetiva.

Vale lembrar que, em casos como esses, é possível às empresas de aplicativos buscarem na esfera judicial competente o seu direito de regresso contra o motorista, se for o caso.

Vimos neste primeiro momento a responsabilidade de acordo com as disposições da legislação civil e contratuais, resta analisarmos a questão em vista da aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Sim, pois, diferentemente do que ocorre com os motoristas, há uma relação de consumo perfeitamente configurada entre os usuários e as empresas de aplicativos de transporte individual.

A primeira consequência da configuração de relação consumerista é a nulidade das cláusulas contratuais que afastam as obrigações relativas à indenização de falhas na prestação de serviços e danos decorrentes da relação entre as empresas e os usuários.

Isso porque, conforme estabelece o artigo 51, inciso I do diploma consumerista, serão nulas as disposições que dispensem ou suavizem a responsabilidade do fornecedor ante os consumidores de seus bens ou serviços. Vejamos:

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

I - impossibilitem, exonerem 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;

Se, de acordo com o Código Civil, usuário e empresa de aplicativo são, em decorrência do contrato de transporte, respectivamente, *passageiro* e *transportador*, sob a ótica da Lei nº 8.078/90, eles serão enquadrados como “*consumidores e fornecedores*”.

O conceito dos consumidores tem previsão no art. 2º do CDC, que predispõe “toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”.

Pois bem, pelo conceito estampado em lei, temos que o usuário dos aplicativos de transporte individual se enquadra como autêntico consumidor de serviço, visto que ao se utilizar da plataforma para obter o transporte, o faz de maneira definitiva para a satisfação de uma necessidade própria.

Toda a complexa cadeia de relações econômicas, sociais, tecnológicas e comerciais que permitem a disponibilização, o *download*, o cadastro, o uso, a solicitação, o transporte, o

pagamento e todas as demais funcionalidades dos aplicativos de transporte têm por objetivo final fornecer o transporte a uma pessoa, o usuário do serviço.

De forma que é indubitável que este é o destinatário final dos serviços de transporte oferecidos pelas empresas, que se enquadram no conceito consumerista de fornecedor.

O Código de Defesa do Consumidor criou um conceito bastante amplo para a caracterização de “*Fornecedor*” e de “*Serviço*”, vejamos do *caput* Art. 3º e do parágrafo 2º, definindo esses institutos:

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.

(...)

§ 2º Serviço é 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.

Em vista da tipificação legal, tanto as empresas criadoras e administradoras dos aplicativos de transportes individuais, quanto os motoristas, são fornecedores de serviços em relação ao usuário. E as atividades fornecidas por eles, como a criação e manutenção da plataforma digital, a logística de pagamento do serviço e, principalmente, o transporte individual remunerado de passageiros estão abrangidos pelo conceito de *serviço*, segundo o CDC.

Na mesma linha do Código Civil, o parágrafo único do art. 7º do CDC, prevê a responsabilização solidária de todos os que concorreram no evento que gerou danos ao consumidor.

No mesmo sentido, estabelece o artigo 34 que “O fornecedor do produto ou serviço é solidariamente responsável pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos”.

A solidariedade entre motorista e empresas de aplicativos esta prevista no CDC, entretanto, é necessário ressaltar que a lição de Rizzato e Nunes⁶⁶ sobre responsabilidade e solidariedade segundo a legislação de defesa do consumidor:

“o aspecto de que a responsabilidade no CDC é objetiva, de maneira que a ampla solidariedade legal é expressamente reconhecida, diferentemente da regra do regime privatista do Código Civil, independe da apuração e verificação de culpa ou dolo”.

Desta forma, embora a norma tenha estabelecido a solidariedade como regra, na prática, como a escolha do responsável solidário é do consumidor, o mais comum é que este opte por acionar o “fornecedor empresarial”, ao invés de seu “representante autônomo”, já que o primeiro possui mais condições para realizar o pagamento de eventual indenização.

Com relação aos terceiros que sofram qualquer tipo de prejuízo decorrente dos serviços de transporte, o art. 17 do CDC prevê a figura do consumidor por equiparação, ou seja, mesmo que não tenham participado diretamente da relação de consumo, a lei consumerista será aplicada às vítimas de evento danoso decorrente dessa relação.

Desta forma, resta claro que estamos diante de uma relação de consumo, em que o usuário é o destinatário final dos serviços de transporte prestados pelas empresas de aplicativos, enquadrando-se ambas nos conceitos de consumidor e fornecedor, respectivamente, em perfeita sintonia com o disposto nos artigos 2º e 3º, da Lei nº 8.078, de 1990.

Tais conclusões vêm sendo amplamente aceitas nos tribunais nacionais, principalmente nos Juizados Especiais Cíveis, foro em que questões relacionadas a prestação deste serviço mais comumente tratadas, em decorrência dos valores envolvidos.

Podemos citar a sentença proferida no processo nº 9046489.37.2017.813.0024, cuja tramitação ocorreu no JEC da 05ª Unidade Jurisdicional Cível de Belo Horizonte – MG.

⁶⁶Rizzato Nunes, Curso De Direito Do Consumidor, 2015, p. 235.

Neste caso, o juiz condenou a empresa Uber a indenizar passageiro que teve sua mochila furtada durante corrida contratada com o aplicativo, reconhecendo a aplicação do CDC, vejamos do mérito e do dispositivo da decisão:

Trata-se de relação de consumo, por ser a parte autora destinatária final dos serviços de transporte prestados pela parte ré, que é empresa remunerada pelas corridas que viabiliza, enquadrando-se ambas nos conceitos de consumidor e fornecedor delineados, respectivamente, nos artigos 2º e 3º, da Lei nº 8.078, de 1990. Nesse sentido, aplicáveis os dispositivos de tal diploma legal. O cerne do litígio perpassa pela análise da incidência de responsabilidade civil pela parte ré, que exige a presença dos pressupostos do dever de indenizar, quais sejam: o ato ilícito (defeito na prestação de serviços), o dano e o nexo causal entre eles

Além disso, diante da vulnerabilidade do consumidor, bem como de sua natural hipossuficiência probatória, em contrapartida ao grande aparato técnico que possui a empresa de tecnologia, viabilizadora de transporte, tenho que caberia a este zelar pela segurança o passageiro e suas bagagens.

DISPOSITIVO

Ante o exposto, JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE a pretensão inicial, para condenar a parte ré ao pagamento de indenização por danos materiais à parte autora, no montante total de R\$7.820,00 (sete mil oitocentos e vinte reais), corrigido monetariamente a partir da propositura da ação, pelos índices da CGJ/TJM, acrescido de juros de mora de 1% ao mês, a partir da citação; Sem custas processuais e honorários advocatícios nesta fase, conforme artigo 55 da Lei nº 9.099, de 1995. (g.n.)

Em outro julgado relevante, o 8º Juizado Especial Cível e das Relações de Consumo de São Luís/MA, ao decidir sobre o processo nº 0801635-32.2016.8.10.0013⁶⁷, condenou uma das empresas de aplicativo de transporte ao pagamento de indenização a título de danos morais, em decorrência de falha na prestação do serviço.

No caso, o motorista errou o caminho, fazendo com que a passageira perdesse um voo do Rio de Janeiro para São Luís, no Maranhão. Foi reconhecida a solidariedade entre fornecedores prevista no CDC, vejamos de das considerações do magistrado na audiência em que foi decidido o feito.

A questão de natureza processual, sobretudo por se tratar de relação de consumo, não se resolve pelo fato da conexão do usuário do aplicativo, mas se resolve pela prestação do serviço. A relação jurídica de prestação de serviço, de natureza consumerista, estabeleceu-se entre o fornecedor

⁶⁷ Disponível <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2016/11/art20161108-01.pdf> acesso 10/03/2018

do serviço e a Autora, independentemente de uso do aplicativo. Por outro lado, assim como o Código de Defesa do Consumidor estabelece a solidariedade ativa, no mesmo sentido, dá-se a solidariedade passiva.

(...)

A relação é de consumo. Em decorrência disso, nos termos do art. 14 do CDC, que contempla a reparação de danos por defeitos relativos à prestação de serviço, inexistente a figura de culpa concorrente. Tanto isso é certo que fornecedor de serviços, nos termos do § 3º desta norma, só não será responsabilizado, por dois motivos: tendo prestado o serviço e inexistir o defeito, ou culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. Portanto, na relação de consumo, não há a figura de culpa concorrente.

(...)

ANTE O EXPOSTO, nos termos dos arts. 6º, VI, 14 e 20 do CDC, c/c o art. 487, I, primeira parte, do CPC/2015, PROCEDO À RESOLUÇÃO DO MÉRITO DA LIDE, para condenar a parte Requerida UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. a pagar à Autora a importância de R\$ 12.000,00 (doze mil reais), como sanção moral, devendo os juros legais ser contados a partir da citação (art. 405 do Código Civil) e a correção monetária, contada a partir desta data (Súmula 362 do STJ). Fica, de já, intimada a parte Demandada dos termos da multa cominatória de 10% (dez por cento), com previsão no art. 523, § 1º, do CPC/2015, caso não efetue o pagamento no prazo de quinze (15) dias, contados do trânsito em julgado desta sentença. Isso também de conformidade com o que preceitua o Enunciado n.º 105 do FONAJE. Dou esta sentença por publicada, intimadas as partes e os advogados.

Por fim, vale lembrar que a responsabilidade do fornecedor, no caso as empresas de aplicativos, não está limitada somente ao objeto da prestação, o transporte, se estendendo também às obrigações acessórias, como na guarda das informações fornecidas pelos clientes.

Neste sentido, o 2ª Juizado Especial Cível da Comarca de Rio Branco julgou parcialmente procedente a pretensão deduzida no Processo⁶⁸ nº 0602610-76.2017.8.01.0070, condenando a Uber a pagar o valor de R\$2.669,56, a título de indenização por danos materiais e R\$4 mil, por danos morais.

Foi comprovado na demanda que ocorreu o vazamento das informações do cartão de crédito que o consumidor havia fornecido à empresa. Ele teria solicitado o cancelamento das suas informações bancárias no aplicativo e não foi atendido.

O magistrado entendeu estar evidenciada a deficiência na prestação dos serviços, restando configurado o dever de indenizar moralmente o usuário, devendo haver a restituição

⁶⁸ Disponível [file:///C:/Users/Operador/Downloads/DE20180306%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Operador/Downloads/DE20180306%20(1).pdf) acesso 10/03/2018

do prejuízo em dobro, nos termos do parágrafo único do art. 42 do Código de Defesa do Consumidor.

CONCLUSÃO

Através da análise da legislação, conceitos doutrinários e jurisprudenciais, foi possível alcançar algumas conclusões para as atividades de transporte individual de passageiros no Brasil.

Primeiramente, com relação aos serviços de táxis, tendo em vista suas características, este não pode ser classificado como um serviço público, mas sim como um Serviço Público Impróprio, em decorrência do Interesse Público que incide na atividade exercida por um particular.

Da mesma forma, ao poder público municipal é desnecessária a realização de certames licitatórios para a emissão de alvará autorizador da atividade. Tendo havido importantes alterações na Lei 12.587/12 neste sentido.

A relação entre Motoristas de Táxis e passageiros consubstancia-se em um contrato de transporte, com todos os direitos e obrigações dele decorrentes. Também podendo ser aplicadas a legislação consumerista para tratar do tema.

Já com relação ao transporte oferecido pelas empresas de aplicativos, este pode ser classificado como Transporte Individual Privado, possuindo sim previsão na Lei Nacional de Mobilidade Urbana.

Diferentemente do que consta dos instrumentos contratuais elaborados por estas empresas para os motoristas e usuários, suas atividades não se consubstanciam meramente na emissão de licenças para acesso e uso de plataforma digital que facilitaria e intermediaria a aproximação de motorista e usuário, ou qualquer outra disposição contratual neste sentido.

Na realidade, o serviço destas empresas é, justamente, o Transporte de Passageiros, sendo esta a posição adotada pelo Tribunal de Justiça da União Europeia.

Diante disso, podemos classificar da seguinte forma a natureza das obrigações estabelecidas pelas empresas de aplicativos:

Com relação aos motoristas, não há configuração de Vínculos Trabalhistas, mas sim de vínculo autônomo baseado na Prestação de Serviços, cujo objeto é o serviços de transporte aos usuários cadastrados dos aplicativos, quando por estes solicitados, mediante contraprestação proporcional.

Já com relação às Empresas e os usuários, há entre as partes um típico contrato de transporte, com o transporte sendo exercido por subcontratante da empresa de aplicativo.

A relação entre usuários e empresas de aplicativos também está sujeita às deliberações das leis de proteção ao consumidor.

BIBLIOGRAFIA

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo Brasileiro**. Malheiros, 35ªed. São Paulo, 2009.

MASAGÃO, Mario. **Curso de Direito administrativo**. Revista dos Tribunais, São Paulo, 1968.

GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti, **Serviço Público e a Constituição Brasileira de 1988**, São Paulo, Malheiros, 2003.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum. 2012.

DI PIETRO, Maria Sylvia. **Direito Administrativo**. Atlas, 28ªed. São Paulo, 2015.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: Contratos em Espécie**. São Paulo: Atlas, 2003.

DINIZ, Maria Helena. **Novo Código Civil Comentado**. São Paulo: Saraiva, 2002.

MARQUES, Cláudia Lima. **Manual do Direito do Consumidor** Saraiva, 6ªed., São Paulo, 2014.

GOMES, Orlando, **Contratos**. Saraiva, 26ª ed. São Paulo, 2008,

CAIO MÁRIO, da Silva Pereira. **Instituições de Direito Civil - Vol. III**, 28º, Ed., São Paulo, 2015.

COLTRO, Antonio Carlos Mathias, **Contrato de Corretagem Imobiliária**, Saraiva, 4ª Ed. São Paulo, 2013.

NUNES, Rizzatto, **Curso De Direito Do Consumidor**, Saraiva 9ªEd. São Paulo, 2015.

ANEXOS

ANEXOS A – UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIACÃO DIGITAL.

ANEXOS B – Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona (Espanha) em 7 de agosto de 2015 – Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain, S.L. (Processo C-434/15). L.

ANEXOS C – CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL MACIEJ SZPUNAR.

ANEXOS D – ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA.

UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.**TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL**

Última atualização: 01 de Junho de 2016

Estes Termos e Condições Gerais de Serviços de Intermediação Digital ("*Contrato*") constituem um negócio jurídico entre, conforme aplicável, uma pessoa física ou uma pessoa jurídica independente dedicada à prestação de Serviços de Transporte ("*Cliente*") e Uber do Brasil Tecnologia Ltda., sociedade de responsabilidade limitada, estabelecida no Brasil, com sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 201, 26º e 27º andares, salas 2601 e 2701, CEP 05426-100, São Paulo/SP, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob n. 17.895.646/0001-87 ("*Uber*").

A Uber disponibiliza os Serviços da Uber (conforme definição abaixo) com a finalidade de viabilizar a angariação e prospecção de clientes para prestadores de Serviços de Transporte (esses prestadores de serviços de transporte podem ser pessoas físicas que forneçam Serviços de Transporte de passageiros ponto-a-ponto ("*P2P*") ou empresas de transporte independentes que possuam e/ou operem um único veículo ou uma frota de veículos conduzidos por "*Motoristas*" (conforme definição abaixo)). Os Serviços da Uber permitem que um(a) fornecedor(a) de transporte autorizado(a) procure, receba e atenda solicitações de Serviços de Transporte (conforme definição abaixo) por um(a) Usuário(a) (conforme definição abaixo) autorizado(a) do aplicativo móvel da Uber.

O(A) Cliente está autorizado(a) a prestar Serviços de Transporte na(s) jurisdição(ões) em que atua, e deseja celebrar este Contrato com a finalidade de acessar e usar os Serviços da Uber para melhorar o seu Serviço de Transporte.

O(A) Cliente reconhece e concorda que a Uber fornece serviços de tecnologia, não fornece Serviços de Transporte, não atua como uma empresa de transporte e nem opera como um agente para o transporte de passageiros.

Para utilizar os Serviços da Uber, o(a) Cliente deve concordar com os termos e condições que são definidos abaixo. Após a assinatura (eletrônica ou de outra forma) do presente Contrato pelo(a) Cliente, o(a) Cliente e a Uber ficarão obrigados(as) aos termos e condições estabelecidos neste documento.

1. Definições

- 1.1. "*Afiliada*" significa uma entidade que, direta ou indiretamente, controla, é controlada ou está sob controle comum de uma das partes; controle significa a detenção de cinquenta por cento (50%) das ações com direito a voto ou outra forma de participação societária, a maioria dos direitos de voto dessa entidade, o poder de assegurar que as atividades e negócios dessa Afiliada sejam conduzidos de acordo com os desejos da entidade ou o direito de receber a maior parte da receita da Afiliada em qualquer distribuição feita por ela de seus rendimentos ou da maioria de seus bens em caso de liquidação.
- 1.2. "*Adendo de Cidade*" significa o adendo e as informações suplementares a este Contrato estabelecendo termos específicos adicionais para o Território, conforme oportunamente disponibilizado e atualizado pela Uber.
- 1.3. "*Dispositivo*" significa um Dispositivo da Uber ou Dispositivo fornecido pelo Motorista, conforme o caso.
- 1.4. "*Motorista*" significa uma pessoa física, ou um(a) representante, funcionário(a) ou prestador(a) de serviços do(a) Cliente: (a) que atenda os requisitos então vigentes da Uber para ser um(a) motorista ativo(a) que utiliza os Serviços da Uber; (b) a quem a Uber autorizou a acessar os Serviços da Uber para prestar Serviços de Transporte em favor do(a) Cliente; e (c) que, no caso

de um(a) representante, funcionário(a) ou prestador(a) de serviços do Cliente, tenha assinado o Adendo de Motorista.

- 1.5. *“Adendo de Motorista”* significa os termos e condições que o(a) Cliente deverá celebrar com um(a) Motorista, conforme o caso, antes de tal Motorista prestar Serviços de Transporte em favor do(a) Cliente (conforme oportunamente atualizado pela Uber).
- 1.6. *“Aplicativo de Motorista”* significa o aplicativo móvel oferecido pela Uber que permite que provedores(as) de transporte acessem os Serviços da Uber para buscar, receber e atender solicitações de Serviços de Transporte pelos(as) Usuários(as), conforme atualizados ou modificados pela Uber, a critério desta, a qualquer momento.
- 1.7. *“ID de Motorista”* significa a identificação e senha designada pela Uber ao(à) Motorista que permitam ao(à) Motorista usar e acessar o Aplicativo de Motorista
- 1.8. *“Dispositivo fornecido por Motorista”* significa um Dispositivo móvel pertencente ou controlado pelo(a) Cliente Transportador(a) ou Motorista: (a) que atenda as especificações da Uber então em vigor para Dispositivo móvel, conforme estabelecido em <http://www.parceirosbr.com/telefones-recomendados> e (b) no qual o Aplicativo de Motorista foi instalado, tal como autorizado pela Uber para fins de prestação de Serviços de Transporte.
- 1.9. *“Preço”* tem o significado estabelecido na Cláusula 4.1.
- 1.10. *“Taxa de Serviço”* tem o significado estabelecido na Cláusula 4.6.
- 1.11. *“Território”* significa a cidade ou áreas metropolitanas na República Federativa do Brasil nas quais o(a) Cliente e seus(suas) Motoristas estão capacitados(as) pelo Aplicativo de Motorista a receber solicitações de Serviços de Transporte.
- 1.12. *“Pedágios”* significa quaisquer cobranças e tarifas/taxas aplicáveis em estradas, pontes, balsas, túneis e aeroportos, incluindo cobranças de congestionamento nas premissas da cidade, taxas ambientais ou cobranças similares, conforme razoavelmente determinado pelos Serviços da Uber, com base nas informações disponíveis.
- 1.13. *“Serviços de Transporte”* significa a prestação de Serviços de Transporte de passageiros a Usuários(as) por meio dos Serviços da Uber no Território pelo(a) Cliente e seus(suas) Motoristas usando os Veículos (conforme definição abaixo).
- 1.14. *“Dados da Uber”* significa todos os dados relacionados ao acesso e uso dos Serviços da Uber objeto do presente, inclusive todos os dados relativos aos(às) Usuários(as) (inclusive Informações do(a) Usuário(a)), todos os dados relativos à prestação de Serviços de Transporte por meio dos Serviços da Uber e o Aplicativo de Motorista, e o ID de Motorista.
- 1.15. *“Dispositivo da Uber”* significa um Dispositivo móvel pertencente ou controlado pela Uber que é fornecido ao(à) Cliente de Transporte ou ao(à) Motorista para a finalidade exclusiva de que esse(essa) Motorista preste os Serviços de Transporte usando o Aplicativo de Motorista e para nenhuma outra finalidade.
- 1.16. *“Serviços da Uber”* significa os serviços de intermediação digital da Uber prestados por meio de plataforma tecnológica, sendo intermediação sob demanda e serviços relacionados que permitem que prestadores(as) de transporte busquem, recebam e atendam solicitações de Serviços de Transporte feitas por Usuários(as) que procurarem tais Serviços de Transporte; os Serviços da Uber incluem o acesso ao Aplicativo de Motorista, *softwares*, *websites*, serviços de pagamento (na forma descrita na Cláusula 4 abaixo) e sistemas de serviços de suporte relacionados que poderão ser atualizados ou modificados pela Uber, a critério desta, a qualquer momento.

- 1.17. *“Usuário(a)”* significa um(a) usuário(a) final autorizado(a) pela Uber a usar o aplicativo móvel da Uber para fim de obter Serviços de Transporte oferecidos pelos(as) Clientes da Uber que prestam dito serviço.
- 1.18. *“Informações de Usuário(a)”* significa informações sobre um(a) Usuário(a) disponibilizadas ao(à) Cliente em razão de uma solicitação deste(a) Usuário(a) para o uso dos Serviços de Transporte, o que poderá incluir o nome do(a) Usuário(a), local de partida, informações de contato e fotografia.
- 1.19. *“Veículo”* significa qualquer veículo do(a) Cliente que: (a) atenda às exigências da Uber então em vigor para veículo nos Serviços da Uber; e (b) que a Uber autorize para uso pelo(a) Motorista para fins de prestação de Serviços de Transporte em nome do(a) Cliente.

2. Uso dos Serviços da Uber

- 2.1. **ID de Motorista.** A Uber emitirá ao(à) Cliente um ID de Motorista para cada Motorista que prestar Serviços de Transporte para permitir que o(a) Cliente e cada Motorista (quando aplicável) acessem e usem o Aplicativo de Motorista em um Dispositivo de acordo com o Adendo de Motorista (quando aplicável) e com o presente Contrato. O(A) Cliente concorda em manter e assegurar que seus(suas) Motoristas (quando aplicável) manterão o ID de Motorista em sigilo e não o compartilharão com terceiros(as) além do(a) Motorista associado(a) a esse ID de Motorista para os fins de prestação de Serviços de Transporte. O(A) Cliente notificará imediatamente a Uber caso ocorra qualquer violação ou uso inadequado, efetivo ou potencial, do ID de Motorista ou do Aplicativo de Motorista.
- 2.2. **Prestação de Serviços de Transporte.** Quando o Aplicativo de Motorista estiver ativo, as solicitações de Usuário(as) para Serviços de Transporte poderão aparecer ao(à) Motorista por meio do Aplicativo de Motorista se o(a) Motorista estiver disponível e na região do(a) Usuário(a). Se o(a) Motorista aceitar a solicitação do(a) Usuário(a) para Serviços de Transporte, os Serviços da Uber disponibilizarão determinadas Informações de Usuário(a) ao(à) Motorista por meio do Aplicativo de Motorista, inclusive o primeiro nome do(a) Usuário(a) e o local de partida. Para aumentar o nível de satisfação do(a) Usuário(a) em relação ao aplicativo móvel Uber e em relação aos Serviços de Transporte do(a) Motorista, recomenda-se que o(a) Motorista espere ao menos 10 (dez) minutos para que o(a) Usuário(a) compareça ao local solicitado para a partida. O (A) Motorista obterá o destino do(a) Usuário(a), tanto pessoalmente como por meio do Aplicativo de Motorista, na hipótese do(a) Usuário(a) optar por inserir o destino no aplicativo móvel Uber. O(A) Cliente reconhece e concorda que uma vez que o(a) Motorista aceitar uma solicitação do(a) Usuário(a) para Serviços de Transporte, os Serviços da Uber poderão disponibilizar certas informações sobre o(a) Motorista ao Usuário(a), incluindo o primeiro nome e informações de contato do(a) Motorista, nome social do Cliente, fotografia e localização, marca, modelo e placas do Veículo do(a) Motorista. O(A) Cliente não contatará, e garante que os(as) Motoristas não contatarão, os(as) Usuários(as), nem usarão nenhum dado pessoal de nenhum(a) Usuário(a) por qualquer motivo que não seja a prestação de Serviços de Transporte. Entre a Uber e o(a) Cliente, o(a) Cliente reconhece e concorda que: (a) o(a) Cliente e seus(suas) Motoristas (quando aplicável) são os(as) únicos(as) responsáveis por determinar a forma mais eficaz, eficiente e segura para executar cada etapa dos Serviços de Transporte; e (b) exceto em relação aos Serviços da Uber ou quaisquer Dispositivos da Uber (se aplicável), o(a) Cliente deve fornecer todos os equipamentos, ferramentas e outros materiais necessários para a prestação dos Serviços de Transporte, sob sua conta e risco.
- 2.3. **Relacionamento do(a) Cliente com os(as) Usuários(as).** O(A) CLIENTE RECONHECE E CONCORDA QUE A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO(A) CLIENTE AOS USUÁRIOS(AS) CRIA UMA RELAÇÃO JURÍDICA E COMERCIAL DIRETA ENTRE O(A) CLIENTE E O(A) USUÁRIO(A), DA QUAL A UBER NÃO PARTICIPA. A UBER NÃO É RESPONSÁVEL PELAS AÇÕES OU OMISSÕES DE UM(A) USUÁRIO(A) EM RAZÃO DE CONDUTAS DO(A) CLIENTE, DE UM(A) MOTORISTA OU EM

RELAÇÃO A QUALQUER VEÍCULO. O(A) CLIENTE SERÁ O(A) ÚNICO(A) RESPONSÁVEL POR QUAISQUER OBRIGAÇÕES OU RESPONSABILIDADES EM RELAÇÃO AOS(ÀS) USUÁRIOS(AS) OU TERCEIROS(AS) DECORRENTES DE SUA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE. O(A) CLIENTE RECONHECE E CONCORDA QUE ELE E CADA MOTORISTA SÃO OS(AS) ÚNICOS(AS) RESPONSÁVEIS POR OBSERVAR AS PRECAUÇÕES, QUE SEJAM RAZOÁVEIS E ADEQUADAS (INCLUINDO A MANUTENÇÃO DE UM SEGURO ADEQUADO QUE ATENDA AOS REQUISITOS DE TODAS AS LEIS APLICÁVEIS) EM RELAÇÃO A QUAISQUER ATOS OU OMISSÕES DE UM(A) USUÁRIO(A) OU TERCEIRO(A). O(A) Cliente reconhece e concorda que a Uber poderá disponibilizar informações de contato e/ou seguro do(a) Cliente e/ou de um(a) Motorista para um(a) Usuário(a) mediante solicitação razoável desse(a) Usuário(a). O(A) Cliente reconhece e concorda que, a menos que especificamente consentido por um(a) Usuário(a), nem o(a) Cliente nem o(a) Motorista poderão transportar ou permitir que entrem no Veículo quaisquer outras pessoas além do(a) Usuário(a) e outras pessoas autorizadas por esse(a) Usuário(a) durante a prestação dos Serviços de Transporte para o(a) referido(a) Usuário(a). O(A) Cliente reconhece e concorda, e deverá assegurar que seus(suas) Motoristas concordem, que todos(as) os(as) Usuários(as) devem ser transportados(as) diretamente para o destino indicado, conforme informado pelo(a) Usuário(a) do Aplicativo, sem interrupção ou paradas não autorizadas.

- 2.4. **Relacionamento do(a) Cliente com a Uber** O(A) Cliente reconhece e concorda que a disponibilização do Aplicativo de Motorista e dos Serviços da Uber ao(à) Cliente pela Uber cria uma relação jurídica e comercial direta entre a Uber e o(a) Cliente. A Uber não administra, nem controla, nem será considerada administradora ou controladora do(a) Cliente ou seus(suas) Motoristas (quando aplicável) de forma geral ou em relação ao cumprimento dos termos deste Contrato especificamente, incluindo o que diz respeito à operação do negócio do(a) Cliente, à prestação de Serviços de Transporte, os atos ou omissões dos(as) Motoristas, ou a operação e manutenção de qualquer Veículo. O(A) Cliente e seus(as) Motoristas detêm o direito exclusivo de determinar quando e por quanto tempo cada um(a) deles(as) utilizará o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber. O(A) Cliente e seus(suas) Motoristas manterão a faculdade, através do Aplicativo de Motorista, de aceitar, recusar ou ignorar a solicitação de um(a) Usuário(a) para Serviços de Transporte através dos Serviços da Uber, ou cancelar um pedido aceito para Serviços de Transporte, através do Aplicativo de Motorista, sujeito às políticas de cancelamento da Uber vigentes na ocasião. O(A) Cliente não irá, e assegurará que seus(suas) Motoristas (quando aplicável) não irão: (a) exibir nomes, logotipos ou cores da Uber ou de quaisquer de suas Afiliadas em nenhum veículo(s); ou (b) usar um uniforme ou qualquer outra peça de vestuário que apresente os nomes, logotipos ou cores da Uber ou de qualquer uma de suas Afiliadas. O supramencionado não se aplicará na hipótese do(a) Cliente e a Uber terem acordado de outra forma ou se assim for exigido por lei. O(A) Cliente reconhece e concorda que tem total liberdade para conduzir seu negócio independentemente e orientar seus(suas) Motoristas (quando aplicável), a seu critério, inclusive em relação à possibilidade de prestar serviços a qualquer momento para quaisquer terceiros(as) separadamente e aparte dos Serviços de Transporte. Para fins de clareza, o(a) Cliente entende que tem o pleno direito de prestar serviços de transporte aos seus atuais consumidores e usar outros serviços de aplicativos de software, além dos serviços da Uber. A Uber reserva o direito de, a qualquer momento, a seu exclusivo critério, desativar ou restringir o(a) Cliente ou qualquer Motorista de acessar ou utilizar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber caso ocorra uma violação do presente Contrato, violação do Adendo de Motorista, difamação da Uber ou qualquer uma de suas Afiliadas por parte do(a) Cliente ou de qualquer Motorista (quando aplicável), qualquer ato ou omissão do(a) Cliente ou de qualquer Motorista (quando aplicável) que cause dano à marca, reputação ou negócios da Uber ou suas Afiliadas, conforme determinado pela Uber a seu exclusivo critério. A Uber também reserva o direito de desativar ou ainda restringir o(a) Cliente ou qualquer Motorista (quando aplicável) de acessar ou utilizar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber, por qualquer outra razão, a critério exclusivo e razoável da Uber.

2.5. **Relacionamento do(a) Cliente com os(as) Motoristas, no caso de Clientes que não sejam Pessoas Físicas.** O(A) Cliente será o(a) único(a) responsável por quaisquer obrigações ou responsabilidades em relação aos(as) Motoristas que decorram do seu relacionamento com tais Motoristas (incluindo a prestação de Serviços de Transporte). O(A) Cliente reconhece e concorda que exercerá o controle exclusivo sobre os(as) Motoristas e cumprirá com todas as leis (inclusive tributárias, securitárias e trabalhistas) que regem ou ainda que de alguma forma se apliquem à sua relação com os(as) Motoristas. Sem prejuízo ao direito do(a) Cliente, se for o caso, de adotar medidas contra um(a) Motorista, o(a) Cliente reconhece e aceita que será sempre responsável pelos atos e omissões de seus(suas) Motoristas perante os(as) Usuários(as) da Uber, mesmo quando essa responsabilidade possa não ser atribuída de acordo com a lei aplicável. O(A) Cliente deve exigir que cada Motorista assine um Adendo de Motorista (que poderá ser atualizado de tempos em tempos) e deve fornecer uma cópia de cada Adendo de Motorista assinado à Uber. O(A) Cliente reconhece e concorda que a Uber é uma terceira beneficiária de cada Adendo de Motorista, e que, mediante a formalização do Adendo de Motorista por parte do(a) Motorista (eletronicamente ou de outra forma), a Uber terá o direito irrevogável (e será considerada como tendo aceito o direito a menos que o tenha rejeitado imediatamente após o recebimento de uma cópia do Adendo de Motorista assinado) de fazer cumprir o Adendo de Motorista contra o(a) Motorista, como terceira beneficiária do documento.

2.6. **Avaliação.**

- 2.6.1. O(A) Cliente reconhece e concorda que: (i) após prestar Serviços de Transporte, o aplicativo móvel da Uber solicitará ao(à) Usuário(a) que faça uma avaliação desse Serviço de Transporte, do(a) Motorista e, opcionalmente, comente esse Serviço de Transporte e o(a) Motorista; e (ii) após a prestação de Serviços de Transporte, o aplicativo solicitará ao(à) Motorista que faça uma avaliação do(a) Usuário(a) e, opcionalmente, comente sobre esse(a) Usuário(a). O Cliente deverá instruir todos(as) os(as) Motoristas a fazerem avaliações e comentários de boa fé.
- 2.6.2. O(A) Cliente reconhece que a Uber deseja que os(as) Usuários(as) tenham acesso a serviços de alta qualidade por meio do aplicativo móvel da Uber. Para continuar a receber acesso ao Aplicativo de Motorista e aos Serviços da Uber, o(a) Motorista reconhece que precisará manter uma avaliação média, dada pelos(as) Usuários(as), que exceda a avaliação média mínima aceitável pela Uber para o Território, conforme for atualizada pela Uber, a qualquer momento e a seu exclusivo critério (*"Avaliação Média Mínima"*). Caso a média de avaliação do(a) Motorista fique abaixo da Avaliação Média Mínima, a Uber notificará o(a) Cliente poderá dar ao(à) Motorista, a critério da Uber, um prazo limitado para que eleve sua média de avaliação para acima da Avaliação Média Mínima. Caso o(a) Motorista não eleve sua média de avaliação acima da Avaliação Média Mínima no prazo que lhe foi concedido (se for o caso), a Uber poderá desativar o acesso desse(a) Motorista ao Aplicativo de Motorista e aos Serviços da Uber. Ademais, o(a) Motorista reconhece e concorda que se o Motorista deixar reiteradamente de aceitar solicitações de Usuário(a) para Serviços de Transporte enquanto o(a) Motorista estiver conectado(a) ao Aplicativo de Motorista isso cria uma experiência negativa para os(as) Usuários do Aplicativo móvel Uber. Assim sendo, o(a) Cliente concorda e assegura que, caso um(a) Motorista não deseje aceitar solicitações de Usuários para Serviços de Transporte por um período de tempo, esse(a) Motorista deverá se desconectar do Aplicativo de Motorista.
- 2.6.3. A Uber e suas Afiliadas se reservam o direito de usar, compartilhar e exibir as avaliações do(a) Motorista e avaliações e comentários de Usuário(a) de qualquer modo relacionada aos negócios da Uber e suas Afiliadas sem atribuí-las ao(à) Cliente ou Motorista, sem sua aprovação. O(A) Cliente reconhece que a Uber e suas Afiliadas são distribuidores

(sem nenhuma obrigação de confirmação) e não editores das avaliações e comentários de Motorista e de Usuário(a), sendo certo que a Uber e suas Afiliadas reservam o direito de reduzir ou remover comentários que incluam obscenidades ou outros conteúdos inadequados, inclusive o nome de uma pessoa ou outras informações pessoais, ou que violem leis de privacidade, outras leis aplicáveis ou políticas de conteúdo da Uber ou de suas Afiliadas.

2.7. Dispositivos.

- 2.7.1. A Uber incentiva o(a) Cliente a usar Dispositivo fornecido por Motorista para a prestação dos Serviços de Transporte. Caso contrário, a Uber poderá fornecer ao(a) Cliente, mediante solicitação, Dispositivos da Uber para cada Motorista autorizado(a) e poderá fornecer plano de dados sem fio necessário para tais Dispositivos, sendo certo que a Uber exigirá o reembolso do(a) Cliente pelos custos associados ao plano de dados sem fio de cada Dispositivo da Uber e/ou solicitará um depósito para cada Dispositivo da Uber. O(A) Cliente reconhece e concorda que: (a) os Dispositivos da Uber somente podem ser usados para permitir que o(a) Motorista acesse e use os Serviços da Uber; e (b) os Dispositivos da Uber não podem ser transferidos, emprestados, vendidos nem, de qualquer modo, disponibilizados de alguma forma a qualquer terceiro que não o(a) Motorista designado para usar o Dispositivo da Uber. Os Dispositivos da Uber devem permanecer sempre como propriedade da Uber, e ao término do presente Contrato ou quando da rescisão ou desativação de um(a) Motorista, o(a) Cliente concorda em devolver à UBER os respectivos Dispositivos da Uber no prazo de dez (10) dias. O(A) Cliente reconhece e concorda que a não devolução no prazo acordado de quaisquer Dispositivos da Uber, ou danos aos Dispositivos da Uber que excedam o “desgaste natural” decorrente do uso, resultará na perda dos depósitos relacionados aos Dispositivos da Uber.
- 2.7.2. Se o(a) Cliente optar por usar qualquer Dispositivo fornecido por Motorista: (i) o(a) Cliente e/ou seus(suas) Motoristas serão responsáveis pela aquisição, custos e manutenção desse Dispositivo Fornecido por Motorista assim como por qualquer plano de dados sem fio necessário; e (ii) a Uber disponibilizará o Aplicativo de Motorista para instalação no Dispositivo Fornecido por Motorista. A Uber concede ao(a) usuário(a) autorizado(a) de qualquer Dispositivo Fornecido por Motorista uma licença pessoal, não exclusiva e não transferível de direito de usuário(a) para instalar e utilizar o Aplicativo de Motorista em um Dispositivo Fornecido por Motorista somente para a finalidade da prestação de Serviços de Transporte. O(A) Cliente concorda em não fornecer, distribuir ou compartilhar, nem permitir o fornecimento, distribuição ou compartilhamento do Aplicativo do Motorista (nem de qualquer dado relacionado) a terceiros(as). O direito acima se encerrará imediatamente e o(a) Motorista apagará e removerá integralmente o Aplicativo de Motorista do Dispositivo Fornecido por Motorista caso o(a) Cliente e/ou o(a) Motorista deixe(m) de prestar(em) Serviços de Transporte usando o Dispositivo Fornecido por Motorista. O(A) Cliente concorda e informará cada Motorista aplicável que: (i) o uso do Aplicativo de Motorista em um Dispositivo Fornecido por Motorista demanda um plano de dados ativo com um provedor de serviço sem fio associado ao Dispositivo fornecido por Motorista, plano de dados este que deverá ser providenciado pelo(a) Cliente de Transporte ou pelo(a) Motorista, às suas expensas; e (ii) o uso do Aplicativo de Motorista em um Dispositivo Fornecido por Motorista como interface com os Serviços da Uber poderá consumir grandes quantidades de dados de plano de dados. A Uber recomenda que o Dispositivo Fornecido por Motorista somente seja usado em um plano de dados ilimitado ou com limites bem elevados sendo que a Uber não será responsável por nenhuma taxa, custo ou excedente de limite relacionado a qualquer plano de dados.

- 2.8. **Serviços Baseados em Localização.** O(A) Cliente reconhece e concorda que todas as informações de geolocalização do(a) Motorista devem ser fornecidas aos Serviços da Uber através de um Dispositivo para a prestação dos Serviços de Transporte. O(A) Cliente reconhece e concorda, e deverá informar e obter o consentimento de cada Motorista (quando aplicável), que: (a) As informações de geolocalização do(a) Motorista serão monitoradas e acompanhadas pelos Serviços da Uber quando o(a) Motorista estiver conectado(a) ao Aplicativo de Motorista e disponível para receber solicitações de Serviços de Transporte, ou quando o(a) Motorista estiver prestando Serviços de Transporte; e (b) a localização aproximada do Veículo de Motorista será exibida para o(a) Usuário(a) antes e durante a prestação de Serviços de Transporte para esse(a) Usuário(a). Além disso, a Uber pode monitorar, acompanhar e compartilhar as informações de geolocalização do(a) Motorista obtidas pelo Aplicativo de Motorista e pelo Dispositivo por razões de segurança, técnicas, de marketing e comerciais, inclusive para disponibilizar e aprimorar produtos e serviços da Uber.

3. Motoristas e Veículos

- 3.1. **Requisitos do(a) Motorista.** O(A) Cliente reconhece e concorda que cada Motorista sempre deverá: (a) possuir e manter (i) uma carteira de motorista válida com o nível adequado de certificação para operar o Veículo designado para tal Motorista, e (ii) todas as licenças, permissões, aprovações e autorizações aplicáveis ao(a) Cliente e/ou Motorista requeridas para a prestação dos Serviços de Transporte de passageiros a terceiros(as) no Território; (b) possuir um nível de formação, treinamento e conhecimento apropriado e atualizado para prestar Serviços de Transporte de forma profissional com a devida competência, zelo e diligência; e (c) manter padrões elevados de profissionalismo, serviço e cortesia. O(A) Cliente reconhece e concorda que cada Motorista poderá ser submetido(a) a determinadas verificações de segurança e histórico de direção, de tempos em tempos, para que esse(a) Motorista esteja elegível a prestar, e permaneça elegível a prestar, Serviço de Transporte. O(A) Cliente reconhece e concorda que a Uber reserva o direito de, a qualquer momento e a seu exclusivo critério, desativar ou ainda restringir um(a) Motorista de acessar ou utilizar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber caso o(a) Cliente ou referido Motorista deixe de cumprir os requisitos fixados no presente Contrato ou no Adendo de Motorista.
- 3.2. **Requisitos do Veículo.** O(A) Cliente reconhece e concorda que cada Veículo deve, sempre: (a) estar devidamente registrado e licenciado para operar como um veículo de transporte de passageiros no Território; (b) ser de propriedade ou alugado pelo(a) Cliente, ou ainda o(a) Cliente deverá ter a posse legal do veículo; (c) ser adequado para realizar os Serviços de Transporte de passageiros na forma dita neste Contrato; e (d) estar em boas condições de funcionamento, de acordo com os padrões de segurança e manutenção da indústria para um veículo de sua categoria, assim como quaisquer normas ou exigências complementares aplicáveis no Território, e apresentar boas condições de limpeza e higiene.
- 3.3. **Documentação.** Para assegurar a conformidade do(a) Cliente e de cada um(a) dos(as) seus(suas) Motoristas com todos os requerimentos das Cláusulas 3.1 e 3.2 acima, o(a) Cliente deverá fornecer à Uber cópias escritas de todas as licenças, permissões, aprovações, autorizações, registros e certificações antes da prestação que o(a) Cliente e o(a) respectivo(a) Motorista preste quaisquer Serviços de Transporte. Feito isso, o(a) Cliente deverá enviar à Uber comprovações escritas de todas essas licenças, permissões, aprovações, autorizações, registros e certificações à medida que forem renovadas. A Uber, mediante solicitação, terá o direito de rever essas licenças, permissões, aprovações, autorizações, registros e certificações de tempos em tempos, sendo que a não disponibilização ou manutenção por parte do(a) Cliente de quaisquer dos itens anteriores constituirá uma violação material deste Contrato. A Uber reserva o direito de verificar de forma independente a documentação do(a) Cliente e/ou de quaisquer Motoristas, a qualquer momento, da forma que julgar adequada e a seu critério razoável.

4. Termos Financeiros

- 4.1. **Cálculo do Preço e Pagamento ao(à) Cliente.** O(A) Cliente tem o direito de cobrar um preço por cada etapa dos Serviços de Transporte encerrada, prestados aos(às) Usuários(as) que forem identificados através dos Serviços da Uber (“Preço”), e tal Preço é calculado com base em um preço básico acrescido da distância (conforme determinado pela Uber com o uso de serviços baseados em localização ativados por meio do Dispositivo) e/ou quantidade de tempo, conforme detalhado em www.uber.com/cities para o Território aplicável (“Cálculo do Preço”). O(A) Cliente também tem o direito de cobrar do(a) Usuário por quaisquer Pedágios, impostos ou taxas incorridas durante a prestação de Serviços de Transporte, quando aplicável. O (A) Cliente: (i) nomeia a Uber como agente limitado de cobrança de pagamento do(a) Cliente unicamente com a finalidade de aceitar o Preço, Pedágios aplicáveis e, dependendo da região e/ou se solicitado pelo(a) Cliente, impostos e taxas do(a) Usuário em nome do(a) Cliente através da funcionalidade de processamento de pagamentos facilitada pelos Serviços da Uber; e (ii) concorda que o pagamento feito pelo(a) Usuário(a) para a Uber será considerado como um pagamento feito diretamente pelo(a) Usuário ao(à) Cliente. Além disso, as partes reconhecem e concordam que entre o(a) Cliente e a Uber o Preço é um valor recomendado e o objetivo principal do Preço pré-estabelecido é servir como um valor padrão caso o(a) Cliente não negocie um valor diferente. O(A) Cliente terá sempre o direito de: (i) cobrar um Preço inferior ao Preço pré-estabelecido; ou (ii) negociar, a pedido do(a) Cliente, um Preço que seja mais baixo do que o Preço pré-estabelecido (cada um dos casos (i) e (ii) supra descritos, um “Preço Negociado”). A Uber considerará todas estas solicitações do(a) Cliente de boa-fé. A Uber concorda em transferir para o(a) Cliente, em uma periodicidade pelo menos semanal: (a) o Preço deduzido da Taxa de Serviço aplicável; (b) os Pedágios; e (c) dependendo da região, certos impostos e taxas suplementares. Na hipótese do(a) Cliente ter algum acordo em separado, outros montantes poderão ser deduzidos do Preço antes da remessa ao(à) Cliente (por exemplo, pagamentos de financiamento de veículos, pagamentos de locação, tarifas de uso de dispositivos móveis, etc.), a ordem de tais deduções do Preço será determinada exclusivamente pela Uber.
- 4.2. **Viagens pagas em dinheiro.** A Uber poderá fornecer aos(às) Usuários(as) do Território uma opção de Viagem que permita que Usuários(as) paguem em dinheiro por uma determinada etapa do Serviço de Transporte prestados pelo(a) Cliente e seus(suas) Motoristas, conforme aplicável (um “Preço em Dinheiro” (para fins de esclarecimento, “Preço em Dinheiro” possui o mesmo significado de “Preço” utilizado no Contrato, salvo naquilo especificado em contrário neste documento)). Sem prejuízo da indicação da Uber pelo(a) Cliente, como seu(sua) agente limitada de cobrança do Preço (para Preços pagos por Usuário(a) via cartão de crédito), no caso da prestação de Serviços de Transporte pelo(a) Cliente e seus(suas) Motoristas a Usuários(as) utilizando a opção do Preço em Dinheiro, o(a) Cliente reconhece e concorda que a função de agente da Uber não será necessária e em substituição: (a) Usuários(as) deverão pagar diretamente ao(à) Cliente ou ao(à) seu(sua) Motorista, em vez de efetuar o pagamento por meio do Aplicativo Móvel Uber; (b) o(a) Cliente ou seus(suas) Motoristas deverão ter responsabilidade exclusiva sobre o recolhimento do Preço em Dinheiro de cada Usuário e fornecer o troco correto, quando aplicável, ao(à) Usuário(a); (c) o(a) Cliente e seus(suas) Motoristas deverão manter o Preço em Dinheiro por sua própria conta e risco, entretanto, o(a) Cliente reconhece e concorda que devido à prestação dos Serviços da Uber em relação ao Serviço de Transporte, o(a) Cliente deverá à Uber a respectiva Taxa de Serviço; e (d) o(a) Cliente e seus(suas) Motoristas deverão ser responsáveis por todos os tributos devidos no Território e relacionados ao Preço em Dinheiro e à Taxa de Serviço e, quando aplicável, a Taxa de Serviço deverá ser paga em seu valor total, livre de quaisquer tributações.
- 4.3. **Pagamentos.** A Taxa de Serviço que o(a) Cliente deve à Uber pelo Serviço de Transporte prestado pelo(a) Cliente e seus(suas) Motoristas, e quaisquer outros valores devidos à Uber (por ex.: reembolso por serviços optativos), deverão ser pagas à Uber mediante compensação e

dedução pela própria Uber dos pagamentos realizados via cartão de crédito pelos Serviços de Transportes realizados pelo(a) Cliente ou seus(suas) Motoristas (conforme aplicável). Na hipótese dos pagamentos realizados a partir de cartões de crédito serem insuficientes para compensarem as Taxas de Serviço devidas em relação aos Preços em Dinheiro ou outros valores devidos à Uber, e o(a) Cliente não tiver disponibilizado à Uber outros meios de pagamento, o(a) Cliente terá uma dívida comercial do valor devido que será mantida até que o(a) Cliente pague a Uber a totalidade do valor. A Uber poderá disponibilizar ao(à) Cliente opções de coleta (por ex.: postos de recolhimento de dinheiro, transferência bancária, pagamento via cartão de débito e mobile wallets) para o pagamento de quaisquer quantias devidas à Uber. O(A) Cliente reconhece e concorda que deverá suportar os custos de quaisquer taxas relacionadas a este pagamento (por ex.: taxa por falta de cobertura da conta bancária, pagamento a maior, câmbio de moeda, transferência internacional, e transferência bancária) e quaisquer tributos (incluindo imposto de renda e tributos indiretos), pagando à Uber o valor total do montante devido. Para evitar quaisquer dúvidas, a Uber não deverá ser vista como desistente de seu direito de percepção de quaisquer valores devidos pelo(a) Cliente se: (a) houver insuficiência do montante pago como Preço via cartão de crédito para a compensação dos valores; (b) o(a) Cliente não pagar tempestivamente quaisquer valores devidos à Uber; ou (c) a Uber decidir pela exigência de um valor mínimo devido antes de iniciar atividades para o recolhimento dos valores ou adiar o recolhimento dos valores devidos pelo(a) Cliente. A Uber reserva o direito de suspender as contas do(a) Cliente e respectivos(as) Motoristas caso mantenham balanço negativo por mais de uma (1) semana. Em cada comprovação de pagamento, a Uber deverá indicar quaisquer compensações e deduções.

- 4.4. **Alterações no Cálculo do Preço.** A Uber reserva o direito de alterar o cálculo do preço a qualquer momento, a critério da Uber com base em fatores do mercado local e a Uber enviará um aviso ao(à) Cliente caso tal alteração possa resultar em uma mudança no Preço recomendado. O uso continuado dos Serviços da Uber depois de qualquer mudança no Cálculo do Preço constituirá a concordância do(a) Cliente em relação a mencionada alteração.
- 4.5. **Ajuste de Preço.** A Uber reserva o direito de: (i) ajustar o Preço para uma situação específica dos Serviços de Transporte (por exemplo, Motorista pegou uma rota ineficiente, o(a) Motorista não conseguiu concluir corretamente uma etapa específica dos Serviços de Transporte no Aplicativo de Motorista, erro técnico nos Serviços da Uber, etc.); ou (ii) cancelar o Preço para uma etapa específica dos Serviços de Transporte (por exemplo, um(a) Usuário(a) foi cobrado(a) por Serviços de Transportes que não foram prestados em caso de uma queixa do(a) Usuário(a), fraude, etc.). A decisão Uber de reduzir ou cancelar o Preço qualquer que seja deve ser exercida de forma razoável.
- 4.6. **Taxa de Serviço.** Em contraprestação pela prestação dos Serviços da Uber pela Uber, o(a) Cliente concorda em pagar à Uber uma Taxa de Serviço com base em uma transação de Serviços de Transporte calculada como uma porcentagem do Preço, independentemente de qualquer Preço Negociado que será comunicada ao(à) Cliente por e-mail ou outra forma oportunamente disponibilizada eletronicamente pela Uber para o Território aplicável ("Taxa de Serviço"). A menos que as regulamentações aplicáveis ao Território do(a) Cliente exijam o contrário, os impostos serão calculados e cobrados sobre o Preço e a Uber calculará a Taxa de Serviços com base no Preço, incluindo os respectivos tributos. A Uber reserva o direito de ajustar a Taxa de Serviço (tanto o percentual aplicável como a forma pela qual a Taxa de Serviço é calculada) a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber com base nas condições e fatores do mercado local; a Uber fornecerá um aviso ao(à) Cliente na ocorrência de tal mudança. O uso continuado dos Serviços da Uber após qualquer mudança no cálculo da Taxa de Serviços constituirá a concordância por parte do(a) Cliente em relação a tal mudança. Para que não reste dúvida, tal como previsto na Cláusula 4.1, sem prejuízo do fato de que a Uber receberá o Preço, a Uber fará jus apenas à Taxa de Serviço (na forma ajustada, se aplicável).

- 4.7. **Taxas de cancelamento.** O(A) Cliente reconhece e concorda que os(as) Usuários(as) poderão optar por cancelar pedidos de Serviços de Transportes que tenham sido aceitos por um(a) Motorista através do Aplicativo de Motorista, a qualquer momento antes da chegada do(a) Motorista. Caso um(a) Usuário(a) cancele uma solicitação aceita para os Serviços de Transporte, a Uber poderá cobrar do(a) Usuário(a) uma taxa de cancelamento em favor do(a) Cliente. Se cobrada, esta taxa de cancelamento será considerada o Preço pelos Serviços de Transporte cancelados para fins de remessa ao(à) Cliente nos termos do presente ("Taxa de Cancelamento") As partes reconhecem e concordam que, entre o(a) Cliente e a Uber, esta Taxa de Cancelamento é um valor recomendado e o principal objetivo da Taxa de Cancelamento é servir como um valor padrão caso o(a) Cliente não negocie um valor diferenciado. O(A) Cliente terá sempre o direito de: (i) cobrar uma taxa de cancelamento que seja inferior à Taxa de Cancelamento; ou (ii) negociar, a pedido do(a) Cliente, uma taxa de cancelamento que seja inferior à Taxa de Cancelamento (cada um dos itens (i) e (ii) do presente, uma "*Taxa de Cancelamento Negociada*"). Se cobrada, esta Taxa de Cancelamento (independente de qualquer Taxa de Cancelamento Negociada) será considerada o Preço pelos Serviços de Transporte cancelados para fins de transferência ao(à) Cliente nos termos do presente.
- 4.8. **Recibos.** Como parte dos Serviços da Uber, a Uber fornece ao(à) Cliente um sistema de entrega de recibos ao(à) Usuário para os Serviços de Transporte prestados. Após a conclusão dos Serviços de Transporte para um(a) Usuário por um(a) Motorista, a Uber prepara o recibo aplicável e envia esse recibo ao(à) Usuário(a) por e-mail em nome do(a) Cliente e do(a) Motorista aplicável. Esses recibos também são disponibilizados por e-mail ou pelo portal on-line disponível para o(a) Cliente nos Serviços da Uber. Os Recibos incluem a discriminação dos valores cobrados do(a) Usuário(a) pelos Serviços de Transporte e podem incluir informações específicas sobre o(a) Cliente e o(a) Motorista aplicável, incluindo nome social do Cliente e informações de Contato, fotografia e localização, marca, modelo e placas do Veículo do(a) Motorista nome da entidade e informações de contato do(a) Cliente e o nome e a fotografia do(a) Motorista, bem como um mapa da rota feita pelo(a) Motorista. O(A) Cliente deverá informar os(as) Motoristas que quaisquer correções aos recibos de um(a) Usuário(a) pelos Serviços de Transporte deverão ser apresentadas à Uber, por escrito, no prazo de 3 (três) dias úteis após o encerramento de tais Serviços de Transporte. Na ausência de tal aviso, a Uber não será responsável por quaisquer erros ou correções no recibo ou pelo recálculo do pagamento do Preço.
- 4.9. **Nenhum Valor Adicional** O(A) Cliente reconhece e concorda que, para o mútuo benefício das partes, através de publicidade e marketing, a Uber e suas Afiliadas poderão buscar e atrair novos(as) Usuários(as) para a Uber e aumentar o número de Usuários(as) que utilizam o Aplicativo Móvel Uber. O(A) Cliente reconhece e concorda que tal publicidade ou marketing não dá direito ao(à) Cliente a quaisquer quantias monetárias adicionais, além dos montantes expressamente fixados neste Contrato.
- 4.10. **Impostos.** O(A) Cliente reconhece e concorda que deve: (a) realizar todas as obrigações de registro fiscal, calcular e remeter todas as obrigações tributárias relacionadas com a prestação de Serviços de Transporte, conforme exigido pela legislação aplicável; e (b) fornecer à Uber todas as informações fiscais relevantes (incluindo um número válido de identificação de contribuinte que pertença ao(à) Cliente e/ou qualquer Motorista, caso seja exigido a obtenção do número de identificação de contribuinte do(a) Cliente e/ou qualquer Motorista pela legislação aplicável). O(A) Cliente reconhece e concorda que o(a) Cliente e cada um(a) dos(as) Motoristas é responsável pelos tributos sobre os seus próprios rendimentos, resultantes da prestação de Serviços de Transporte. Sem prejuízo de qualquer disposição em contrário no presente Contrato, a Uber pode, a seu critério, com base em considerações tributárias e regulatórias aplicáveis, recolher e remeter os tributos resultantes da prestação de Serviços de

Transporte do(a) Cliente e/ou de qualquer Motorista e/ou disponibilizar qualquer informação fiscal relevante que o(a) Cliente e/ou qualquer Motorista tenha disponibilizado em conformidade com os requisitos mencionados nesta Cláusula 4.10 diretamente às autoridades fiscais governamentais aplicáveis em nome do(a) Cliente e/ou do(a) Motorista aplicável ou de qualquer outra maneira.

5. Direitos de Propriedade; Licença

- 5.1. **Concessão da Licença.** Sujeito aos termos e condições deste Contrato, a Uber por força do presente concede ao(à) Cliente uma licença não exclusiva, isenta de royalties, não transferível, não sublicenciável e não transferível, durante a vigência do presente Contrato, para acessar e usar (e permitir que seus(suas) Motoristas acessem e usem) o Aplicativo de Motorista em relação à prestação dos Serviços da Uber exclusivamente para a finalidade de prestar Serviços de Transporte aos(às) Usuários(as) e rastreamento resultante dos Preços e Taxas. Todos os direitos não expressamente concedidos ao(à) Cliente são reservados pela Uber, suas Afiliadas e seus respectivos licenciadores.
- 5.2. **Restrições.** O(a) Cliente não deve, e não deve permitir que nenhuma outra parte: (a) licenciar, sublicenciar, vender, revender, transferir, ceder, distribuir ou de alguma fornecer ou disponibilizar os Serviços da Uber, o Aplicativo de Motorista ou qualquer Dispositivo da Uber de qualquer forma a qualquer outra parte; (b) modificar ou criar trabalhos derivados baseados nos Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista; (c) usar indevidamente os Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista, incluindo a criação de “links” de Internet com qualquer parte dos Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista, “modulando”(framing) ou “refletindo” (mirroring) qualquer parte dos Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista em quaisquer outros websites ou sistemas, “extraíndo” (scraping) informações ou ainda obtendo dados indevidamente a partir dos Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista; (d) fazer engenharia reversa, decompilar, modificar ou desmontar os Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista, exceto quando permitido pela legislação aplicável; ou (e) enviar *spam* ou de qualquer forma mensagens duplicadas ou não solicitadas. Adicionalmente, o(a) Cliente não deve acessar ou utilizar os Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista nem deve permitir que qualquer outra parte acesse ou utilize os Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista para: (i) projetar ou desenvolver um produto ou serviço concorrente ou substancialmente similar; (ii) copiar ou extrair quaisquer características, funcionalidades ou conteúdos destes; (iii) lançar ou fazer com que seja lançado em conexão com os Serviços da Uber um programa ou *script* automatizado, incluindo *web spiders*, *crawlers*, robôs, indexadores, *bots*, vírus ou *worms* ou qualquer programa que possa fazer várias solicitações ao servidor por segundo, ou sobrecarregue ou dificulte indevidamente a operação e/ou desempenho dos Serviços da Uber; ou (iv) tentar obter acesso não autorizado aos Serviços da Uber ou seus sistemas ou redes relacionadas, em todos casos ressalvada a ocasião em que tais ações devam ser autorizadas pela legislação aplicável.
- 5.3. **Propriedade.** Os Serviços da Uber, Aplicativo de Motorista e Dados da Uber, incluindo todos os direitos de propriedade intelectual relacionados a estes, bem como os Dispositivos da Uber são e continuarão a ser propriedade da Uber, suas Afiliadas e seus respectivos licenciadores. Nem este Contrato ou o uso dos Serviços da Uber, Aplicativo de Motorista ou Dados da Uber por parte do(a) Cliente transfere ou concede ao(à) Cliente quaisquer direitos: (a) sobre ou em relação aos Serviços da Uber, o Aplicativo de Motorista ou Dados da Uber, exceto pela licença limitada concedida acima; ou (b) à utilização ou referência, de qualquer maneira, aos nomes, logotipos, nomes de produtos e serviços, marcas registradas ou marcas de serviço ou outros indícios de propriedade da Uber, suas Afiliadas, ou seus respectivos licenciadores. Além disso, o(a) Cliente reconhece o direito da Uber à família de marcas e nomes UBER, inclusive UBER, isoladamente, e sua combinação com outras letras, pontuação, palavras, símbolos e/ou desenhos, o logotipo UBER e EVERYONE’S PRIVATE DRIVER, logo de PASSAGEIRO (circulo e design) e logo de PARCEIRO (“Marcas e Nomes da UBER”). O(A) Cliente concorda que não irá, e

assegurará que seus(suas) Motoristas não irão tentar registrar ou de alguma forma reivindicar a titularidade de qualquer uma das Marcas e Nomes da **UBER**, isoladamente ou em combinação com outras letras, pontuação, palavras, símbolos e/ou desenhos, nem de qualquer marca ou nome similar que possa gerar confusão.

6. Confidencialidade

- 6.1. Cada uma das partes reconhece e concorda que, no cumprimento do presente Contrato, poderão ter acesso ou poderão ser expostas, direta ou indiretamente, às informações confidenciais da outra parte ("*Informações Confidenciais*"). Informações Confidenciais incluem Dados da Uber, IDs de Motoristas, Informações de Usuário(a) e volume de transações, planos de marketing e negócio, vendas, informações financeiras, técnicas, operacionais e outras informações não públicas de cada parte (seja divulgada por escrito ou verbalmente) que tal parte determine como proprietárias ou confidenciais ou que a outra parte deveria razoavelmente saber que devem ser tratadas como confidenciais.
 - 6.2. Cada parte reconhece e concorda que: (a) todas as Informações Confidenciais permanecerão de propriedade exclusiva da parte divulgadora; (b) não deve usar as informações confidenciais da outra parte para qualquer finalidade, salvo para fins do presente Contrato; (c) não deve divulgar Informações Confidenciais da outra parte a terceiros, exceto aos seus empregados(as), funcionários(as), contratados(as), representantes e prestadores(as) de serviços ("*Pessoas Permitidas*") quando necessário para o cumprimento do presente Contrato, desde que as Pessoas Permitidas estejam vinculadas, por escrito, à obrigações de confidencialidade e não utilização de Informações Confidenciais não menos rigorosas do que as contidas no presente; e (d) devolverá ou destruirá todas as Informações Confidenciais da parte divulgadora quanto da denúncia do presente Contrato ou a pedido da outra parte (sujeito à legislação aplicável e, com que diz respeito à Uber, aos seus requisitos de manutenção de registros internos).
 - 6.3. Sem prejuízo do acima disposto, as Informações Confidenciais não incluem nenhuma informação que: (i) seja ou se torne parte do domínio público sem ação ou omissão por parte do destinatário(a); (ii) era detida pela parte receptora antes da data do presente Contrato, sem uma obrigação de confidencialidade; (iii) for divulgada para a parte receptora por um terceiro(a) sem obrigação de confidencialidade com relação às informações; ou (iv) tenham que ser divulgada em conformidade com uma lei, ordem judicial, intimação ou autoridade governamental, sendo certo que a parte receptora notificará a parte reveladora acerca desse fato e dará a parte divulgadora uma oportunidade razoável para contestar ou limitar tal divulgação obrigatória.
7. **Privacidade** Sujeita a legislação aplicável, a Uber poderá prestar a terceiros(as) qualquer informação (inclusive dados pessoais e quaisquer Dados da Uber) sobre o(a) Motorista disponibilizada nos termos deste Contrato se: (a) houver alguma reclamação, litígio ou disputa, inclusive um acidente; (b) caso seja necessário para executar os termos do Contrato; (c) for exigível, a critério exclusivo da Uber ou de qualquer Afiliada; (d) for necessário, a critério exclusivo da Uber ou de qualquer Afiliada, para (1) proteger a segurança, os direitos, a propriedade ou a segurança da Uber, os Serviços da Uber ou de terceiros(as); (2) detectar, prevenir ou de alguma forma endereçar questões relacionadas à fraude, segurança ou de ordem técnica; e/ou (3) prevenir ou cessar uma atividade que a Uber ou qualquer Afiliadas, a seu exclusivo critério, considerar ser, ou constituir um risco de ser, ilegal, antiética ou juridicamente repudiável; ou (e) se for exigível ou necessário, a critério exclusivo da Uber ou qualquer Afiliada, para fins de seguro, fiscal ou outras finalidades relacionadas com a capacidade do(a) Cliente e/ou Motorista ser elegível, ou permanecer elegível, para usar os Serviços da Uber ou para Serviços da Uber a serem ofertados no Brasil. O(A) Cliente compreende que a Uber poderá reter dados pessoais do(a) Cliente e/ou do(a) Motorista por razões jurídicas, regulatórias, de segurança e outras finalidades requeridas após a extinção deste Contrato. A Uber processa dados pessoais (inclusive aqueles referidos na Cláusula 2.8 acima) de acordo com

sua política de privacidade disponível em <https://www.uber.com/legal/privacy/drivers-non-us/pt-BR>. Sem prejuízo das disposições aqui contidas, o(a) Cliente também reconhece e expressamente consente que seus dados pessoais serão coletados, processados e mantidos por Uber B.V. , sociedade constituída e existente de acordo com as leis dos Países Baixos, com sede em Amsterdam, Países Baixos, em Vijzelstraat 68, 1017H, registrada na Câmara de Comércio sob nº 56317411.

8. Seguro

- 8.1. O(A) Cliente concorda em manter, durante a vigência do presente Contrato e para todos os Veículos operados pelo(a) Cliente e seus(suas) Motoristas, um seguro de responsabilidade civil para automóveis comerciais que forneça proteção contra lesões corporais e danos materiais a terceiros(as) com níveis de cobertura que satisfaçam todas as leis aplicáveis no Território. Esta cobertura também deve incluir qualquer indenização que independa de culpabilidade quando exigida por lei no Território e não puder ser renunciada por um(a) segurado(a).
- 8.2. O(a) Cliente concorda em manter, durante a vigência deste Contrato, um seguro comercial de responsabilidade civil que forneça proteção para danos pessoais, publicidade e danos materiais a terceiros, com os níveis de cobertura exigidos pelas leis aplicáveis no Território.
- 8.3. O(A) Cliente concorda em manter, durante a vigência deste Contrato, um seguro de compensação ao(à) trabalhador(a), conforme exigível por todas as leis aplicáveis no Território. Se permitido pela lei aplicável, o(a) Cliente pode optar por segurar-se contra acidentes de trabalho, mantendo seguro de acidente de trabalho e doença profissional em lugar do seguro de compensação ao trabalhador. Os(As) subcontratados(as) do(a) Cliente também podem, se permitido pela lei aplicável, manter um seguro contra acidentes de trabalho em lugar do seguro de compensação ao(à) trabalhador(a).
- 8.4. O(A) Cliente deverá adicionar a Uber (ou qualquer uma de suas Afiliadas, como possa ser oportunamente designada pela Uber) como segurada adicional nas apólices de seguro do(a) Cliente exigidas nas Cláusulas 8.1 e 8.2 acima, e deve, a pedido da Uber, fornecer uma cópia dessa(s) apólice(s) de seguro(s) dentro de 7 (sete) dias após tal solicitação.

9. Declarações e Garantias; Declaração de Isenção de Responsabilidade

- 9.1. **Pelo(a) Cliente.** O(A) Cliente declara e garante que: (a) tem plenos poderes e autoridade para celebrar este Contrato e cumprir com as obrigações contratuais fixadas no presente; (b) está devidamente constituído(a), validamente existente e idôneo(a) sob as leis da jurisdição de sua origem; (c) não celebrou, e durante a vigência deste não celebrará, nenhum acordo que o(a) impeça de cumprir este Contrato; (d) observará todas as leis aplicáveis no cumprimento do presente Contrato, incluindo a manutenção e o cumprimento de todas as autorizações, licenças, registros e outras autorizações governamentais requeridas para (i) prestar Serviços de Transporte usando Motoristas e Veículos nos termos do presente Contrato, (ii) os Serviços de Transporte de passageiros(as) a terceiros(as) no Território em geral; e (e) deve exigir que todos os(as) Motoristas cumpram o Adendo de Motorista, os termos e condições aplicáveis estabelecidos neste Contrato e todas as leis aplicáveis.
- 9.2. **ISENÇÃO DE GARANTIAS.** A UBER OFERECE, E O(A) CLIENTE ACEITA, OS SERVIÇOS DA UBER, O APLICATIVO DE MOTORISTA E OS DISPOSITIVOS DA UBER “TAL COMO SE ENCONTRAM” E “CONFORME DISPONÍVEIS”. A UBER NÃO DECLARA, ASSEGURA OU GARANTE QUE QUALQUER ACESSO POR CLIENTES OU MOTORISTAS OU USO DOS SERVIÇOS DA UBER, DO APLICATIVO DE MOTORISTA OU DOS DISPOSITIVOS DA UBER: (A) SERÁ ININTERRUPTO OU LIVRE DE ERROS; OU (B) RESULTARÁ EM QUAISQUER SOLICITAÇÕES DE VIAGEM. AS FUNÇÕES DA UBER SÃO APENAS DE UMA INTERMEDIÇÃO SOB DEMANDA E SERVIÇOS CORRELATOS, NÃO SE RESPONSABILIZA, AUTORIZA OU DÁ GARANTIAS QUANTO A AÇÕES OU OMISSÕES DOS(AS) USUÁRIOS(AS) QUE POSSAM SOLICITAR OU RECEBER SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO(A) CLIENTE OU QUALQUER MOTORISTA NOS TERMOS DO PRESENTE, E A UBER TAMBÉM NÃO PRECISA SELECIONAR OU DE

OUTRA FORMA AVALIAR OS(AS) USUÁRIOS(AS). AO USAR OS SERVIÇOS DA UBER E O APLICATIVO DE MOTORISTA, O(A) CLIENTE RECONHECE E CONCORDA QUE O(A) CLIENTE OU O(A) MOTORISTA PODEM LIDAR COM TERCEIROS (INCLUINDO OS(AS) USUÁRIOS(AS)) QUE PODEM REPRESENTAR PREJUÍZOS OU RISCO AO(À) CLIENTE, AO(À) MOTORISTA OU TERCEIROS(AS). O(A) CLIENTE E OS(AS) MOTORISTAS SÃO ACONSELHADOS A ADOTAREM PRECAUÇÕES RAZOÁVEIS EM RELAÇÃO ÀS INTERAÇÕES COM TERCEIROS(AS) RELACIONADOS AO USO DOS SERVIÇOS DA UBER OU O APLICATIVO DE MOTORISTA. SEM PREJUÍZO DA INDICAÇÃO DA UBER COMO AGENTE DE COBRANÇA LIMITADA DE PAGAMENTOS DO(A) CLIENTE PARA FINS DE ACEITAÇÃO DO PAGAMENTO DE USUÁRIOS(AS) EM FAVOR DO(A) CLIENTE, COMO ESTABELECIDO NA CLÁUSULA 4 ACIMA, A UBER EXPRESSAMENTE RENUNCIA QUALQUER RESPONSABILIDADE POR QUALQUER ATO OU OMISSÃO DO(A) CLIENTE, QUALQUER MOTORISTA, QUALQUER USUÁRIO(A) OU TERCEIRO(A).

- 9.3. **Não Garantia de Serviço.** A Uber não garante a disponibilidade ou o tempo de atividade dos Serviços da Uber ou do Aplicativo de Motorista. O(A) Cliente reconhece e concorda que os Serviços da Uber ou o Aplicativo de Motorista podem ficar indisponíveis a qualquer momento e por qualquer motivo (por exemplo, devido à manutenção programada ou falha da rede). Além disso, os Serviços da Uber ou Aplicativo de Motorista podem estar sujeitos a limitações, atrasos e outros problemas inerentes à utilização de comunicações via Internet e eletrônicas. Igualmente a Uber não será responsável por quaisquer atrasos, falhas de entrega ou outros danos, responsabilidades ou prejuízos resultantes de tais problemas.

10. Indenização

- 10.1. O(A) Cliente deverá indenizar, defender (a critério da Uber) e isentar a Uber e suas Afiliadas e seus respectivos(as) representantes, diretores(as), funcionários(as), agentes, sucessores(as) e cessionários(as) contra todas e quaisquer indenizações, despesas (incluindo honorários advocatícios), danos, sanções, multas, contribuições para a seguridade social e tributos decorrentes ou relacionados com: (a) o não cumprimento pelo(a) Cliente das declarações, garantias e obrigações feitas sob o presente Contrato; (b) uma reclamação de terceiros(as) (incluindo Usuários(as), órgãos reguladores e autoridades governamentais), direta ou indiretamente relacionados(as) com a prestação de Serviços de Transporte ou a utilização dos Serviços da Uber pelo(a) Cliente; (c) o não cumprimento por parte do(a) Usuário(a) ou do(a) Cliente de sua obrigação de pagamento através do sistema de pagamento escolhido.
- 10.2. Entre o(a) Cliente e a Uber, o(a) Cliente é e será o único responsável pela prestação de Serviços de Transporte e por seus(suas) Motoristas (conforme o caso). Assim, o (a) Cliente deverá indenizar, defender (a critério da Uber) e isentar a Uber e suas Afiliadas e seus respectivos representantes, diretores(as), funcionários(as), agentes, sucessores(as) e cessionários(as) contra todas e quaisquer responsabilidades, despesas (incluindo honorários advocatícios), danos, sanções, multas, contribuições para a seguridade social e tributos decorrentes ou relacionados com a prestação de Serviços de Transporte por seus(suas) Motoristas ou o uso dos Serviços da Uber.
- 10.3. O(A) CLIENTE CONCORDA E ASSEGURARÁ QUE SEUS(SUAS) MOTORISTAS CONCORDARÃO QUE QUALQUER PAGAMENTO FEITO AO(À) CLIENTE E/OU AO(À) SEUS(SUAS) MOTORISTAS FEITO COM BASE EM UM SEGURO CONTRA ACIDENTES PESSOAIS DE PASSAGEIROS (APP) MANTIDO PELA UBER OU PELO(A) PRÓPRIO(A) CLIENTE REDUZIRÁ QUALQUER INDENIZAÇÃO DEVIDA AO(À) CLIENTE E/OU SEUS(SUAS) MOTORISTAS.
11. **LIMITES DE RESPONSABILIDADE.** A UBER E SUAS AFILIADAS NÃO SERÃO RESPONSÁVEIS NOS TERMOS, OU EM RELAÇÃO, A ESTE CONTRATO, POR QUALQUER UM DOS ITENS ABAIXO, SEJA COM FUNDAMENTO NO CONTRATO, ATO ILÍCITO OU QUALQUER OUTRA TEORIA JURÍDICA, MESMO QUE UMA PARTE FORA INFORMADA SOBRE A POSSIBILIDADE DE TAIS DANOS: (I) QUAISQUER DANOS ACIDENTAIS, PUNITIVOS, ESPECIAIS, EXEMPLARES, CONSEQUENTES OU OUTROS DANOS INDIRETOS

DE QUALQUER ESPÉCIE OU NATUREZA; OU (ii) DANOS MATERIAIS, PERDA OU IMPRECISÃO DE DADOS, LUCROS CESSANTES, PERDA DE RECEITA, DE LUCROS, DE USO OU DE OUTRA VANTAGEM ECONÔMICA PELO(A) CLIENTE, MOTORISTA OU TERCEIROS(AS). COM EXCEÇÃO DAS OBRIGAÇÕES DA UBER DE PAGAR OS VALORES DEVIDOS AO(À) CLIENTE NOS TERMOS DA CLÁUSULA 4 ACIMA, MAS CONSIDERANDO QUAISQUER LIMITAÇÕES OU OUTRAS DISPOSIÇÕES CONSTANTES DO PRESENTE CONTRATO QUE POSSAM SER APLICÁVEIS, EM NENHUMA CIRCUNSTÂNCIA A RESPONSABILIDADE DA UBER OU DE SUAS AFILIADAS AO ABRIGO DO PRESENTE CONTRATO EXCEDERÁ O VALOR DAS TAXAS DE SERVIÇO PAGAS OU DEVIDAS À UBER NOS TERMOS DESTES DOCUMENTO NO PERÍODO DE 6 (SEIS) MESES IMEDIATAMENTE ANTERIORES AO EVENTO QUE DEU ORIGEM A TAL RECLAMAÇÃO. ESTAS LIMITAÇÕES NÃO TÊM A INTENÇÃO DE LIMITAR A RESPONSABILIDADE QUE NÃO PODE SER EXCLUÍDA PELA LEI APLICÁVEL.

12. Prazo E Rescisão

- 12.1. **Prazo** O presente Contrato terá início na data em que for formalizado pelo(a) Cliente (eletronicamente ou de outra forma) e permanecerá em vigor até que seja extinto na forma fixada neste documento.
- 12.2. **Rescisão.** Qualquer uma das partes poderá terminar o presente Contrato: (a) sem motivo, a qualquer momento, mediante envio de notificação à outra parte com 7 (sete) dias de antecedência; (b) imediatamente, sem aviso prévio, por descumprimento deste Contrato pela outra parte; ou (c) imediatamente, sem aviso prévio, em caso de insolvência ou falência da outra parte, ou no momento em que a outra parte depositar ou apresentar um pedido de suspensão do pagamento (ou medida ou evento semelhante) contra a parte contratante. Além disso, a Uber poderá terminar este Contrato ou desativar o(a) Cliente ou um(a) determinado(a) Motorista imediatamente, sem aviso prévio ao(à) Cliente e/ou qualquer Motorista, caso o(a) Cliente e/ou qualquer Motorista, conforme o caso, deixe de se qualificar, segundo a legislação aplicável, ou as normas e políticas da Uber, para a prestação de Serviços de Transporte ou para conduzir o Veículo, ou ainda conforme fixado no presente Contrato.
- 12.3. **Efeitos da Extinção.** Após a rescisão do Contrato (exceto no caso de uma rescisão descrita na Cláusula 12.2.2), o(a) Cliente e todos os(as) Motoristas, conforme o caso, deverão: (a) devolver imediatamente à UBER todos os dispositivos da Uber; e (b) excluir imediatamente e remover completamente o Aplicativo de Motorista de quaisquer Dispositivos Fornecidos por Motorista. As obrigações de pagamento pendentes e as Cláusulas 1, 2.3, 2.5, 2.6.3, 4.9, 4.10, 5.3, 6, 7, 9, 10, 11, 12.3, 13, 14 e 15 sobreviverão à extinção do presente Contrato.

13. Relação entre as partes

- 13.1. Exceto como expressamente previsto neste Contrato, no que diz respeito à Uber agir como o agente limitado de cobrança de pagamento, apenas para fins de cobrança de pagamentos devidos pelos(as) Usuários(as) em favor do(a) Cliente, a relação entre as partes nos termos deste Contrato é de empreendedores independentes. As partes concordam expressamente que: (a) o presente Contrato não é um contrato de trabalho, nem cria uma relação de trabalho (inclusive sob a perspectiva da lei trabalhista, tributária ou da segurança social), entre a Uber e o(a) Cliente ou entre a Uber e qualquer Motorista; e (b) não existe nenhuma relação de *joint venture*, parceria, ou agência entre a Uber e o(a) Cliente ou a Uber e qualquer Motorista.
- 13.2. O(A) Cliente não tem autoridade para vincular a Uber e se compromete a não se apresentar como um(a) empregado(a), agente ou representante autorizado(a) da Uber ou suas afiliadas, assim como assegurará que nenhum(a) Motorista se apresentará como tal.
- 13.3. O(A) Cliente reconhece expressamente e consente que ao formalizar as condições deste Contrato intenciona prestar Serviços de Transporte de forma rotineira e, desta forma, a Uber

considerará o(a) Cliente e seus(suas) Motoristas como sujeitos passivos, se assim previsto na lei tributária aplicável.

14. Disposições Gerais

- 14.1. **Modificação.** A Uber reserva-se o direito de modificar os termos e condições deste Contrato ou do Adendo de Motorista, a qualquer momento, e entrará em vigor mediante a publicação de uma versão atualizada do presente Contrato ou Adendo do Motorista, conforme o caso, no portal on-line disponível para o(a) Cliente sobre os Serviços da Uber. A Uber reserva o direito de alterar qualquer informação referenciada em *hyperlinks* a partir deste Contrato de tempos em tempos. O(A) Cliente neste ato reconhece e concorda que, ao utilizar os Serviços da Uber, ou ao baixar, instalar ou usar o Aplicativo de Motorista, o(a) Cliente está vinculado a quaisquer futuras alterações e aditamentos ao presente Contrato, informações aqui referenciadas em *hiperlinks*, ou documentos aqui incorporados, incluindo com respeito a cálculos do preço. O uso continuado dos Serviços da Uber ou do Aplicativo de Motorista após qualquer mudança constituirá um consentimento por parte do(a) Cliente para tal mudança.
- 14.2. **Termos Suplementares.** Termos suplementares poderão ser aplicados ao uso dos Serviços da Uber pelo(a) Cliente e pelo(a) Motorista, como políticas de uso ou termos relacionados a determinadas características e funcionalidades que poderão sofrer alterações a qualquer tempo ("Termos Suplementares"). O(A) Cliente poderá receber determinados Termos Suplementares a qualquer momento. Os Termos Suplementares são adicionais e deverão ser considerados parte do presente Contrato. Os Termos Suplementares prevalecerão sobre este Contrato caso ocorra algum conflito.
- 14.3. **Divisibilidade das Cláusulas.** Se qualquer disposição do presente Contrato for considerada ilegal, inválida ou inexecutável, no todo ou em parte, sob qualquer lei, tal disposição ou parte dela deverá, em sua extensão, ser considerada como não sendo parte do presente Contrato, mas a legalidade, validade e exequibilidade do restante do presente Contrato, não será afetada. Nesta situação, as partes devem substituir a (parte da) disposição ilegal, inválida ou inexecutável com uma (parte de uma) disposição que seja legal, válida e exequível e que tenha, na maior medida possível, um efeito semelhante ao daquela (parte daquela) considerada ilegal, inválida ou inexecutável, considerando o conteúdo e finalidade do presente Contrato.
- 14.4. **Cessão.** O(A) Cliente não poderá ceder ou transferir este Contrato ou quaisquer direitos ou obrigações aqui estabelecidas, no todo ou em parte, sem o prévio consentimento por escrito da Uber. A Uber poderá ceder ou transferir este Contrato ou quaisquer direitos ou obrigações aqui estabelecidas, no todo ou em parte, nos termos deste Contrato, a qualquer momento e sem consentimento.
- 14.5. **Totalidade do Contrato.** Este Contrato, incluindo preâmbulo e todos os Termos Suplementares, constitui a totalidade do acordo e entendimento das partes com relação ao objeto em questão e este documento imediatamente encerra, substitui e supera todos os acordos, contratos e acertos anteriores entre o(a) Cliente e qualquer Afiliada da Uber. Neste Contrato, as palavras "incluindo" e "inclui" significa "incluindo, mas não limitado a".
- 14.6. **Não Há Terceiros(as) Beneficiários(as).** Salvo a disposição em contrário prevista na Cláusula 2.5 acima, o(a) Cliente reconhece que não existem terceiros(as) beneficiários(as) do presente Contrato. Nada contido neste Contrato destina-se a criar quaisquer reivindicações de terceiros(as) beneficiários(as) ou deve ser interpretado como tal.
- 14.7. **Comunicados.** Qualquer notificação entregue pela Uber ao(a) Cliente no âmbito do presente Contrato será entregue por e-mail (correio eletrônico) para o endereço de e-mail cadastrado na conta do(a) Cliente ou através de postagem no portal on-line disponível para o(a) Cliente em relação aos Serviços da Uber. Qualquer aviso emitido pelo(a) Cliente para a Uber no âmbito do presente Contrato será entregue através de contato com a Uber em <http://partners.uber.com>

na seção “Fale Conosco”. Avisos adicionais específicos para o Território podem ser necessários de tempos em tempos.

15. Lei Aplicável. Salvo disposição em contrário prevista neste Contrato, o presente Contrato deve ser exclusivamente regido e interpretado de acordo com as leis do Brasil. Quaisquer disputas, conflitos ou controvérsias decorrentes de ou de alguma forma relacionadas ao Contrato, incluindo com relação à sua validade, sua interpretação ou o seu caráter executório, deverão ser resolvidas no foro de domicílio do(a) Cliente.

Ao clicar no “Eu aceito” ou assinar abaixo (o que for exigido pela legislação aplicável), o(a) Cliente expressamente reconhece ter lido, compreendido e adotado medidas para interpretar cuidadosamente as consequências deste Contrato. O(A) Cliente concorda em vincular-se aos termos e condições deste Contrato, e ainda ser legalmente capaz de celebrar este Contrato com a Uber.

Assinatura do(a) Cliente:

Nome:

Data:

ADENDO DE MOTORISTA AOS TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL

Última atualização: 01 de Junho de 2016

Este Adendo de Motorista aos Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital (“*Adendo*”) constitui um negócio jurídico entre uma pessoa jurídica independente ou uma pessoa física dedicada à prestação de Serviços de Transporte (“*Cliente*”) e um(a) prestador(a) de Serviços de Transporte independente, mediante contratação (“*Motorista*”).

O(A) Motorista mantém uma relação contratual com o(a) Cliente para prestar Serviços de Transporte de passageiros ao(à) Cliente.

O(A) Cliente e a Uber do Brasil Tecnologia Ltda. (“*Uber*”) celebraram separadamente um Contrato de Prestação de Serviços de Intermediação Digital (“*Contrato*”) para que o(a) Cliente acesse e use os Serviços da Uber (conforme definição abaixo).

Além dos Serviços de Transporte regularmente prestados ao amparo do Contrato em vigor com o(a) Cliente, o(a) Motorista está interessado no recebimento de solicitações de viagem pelos Serviços da Uber. O(A) Cliente de Transporte e o(a) Motorista desejam celebrar este Adendo para definir os termos e condições mediante as quais esse(a) Motorista poderá receber essa geração e serviços correlatos.

Para poder usar os Serviços da Uber, o(a) Motorista e o(a) Cliente devem acordar quanto aos termos e condições estabelecidos abaixo. Mediante assinatura, pelo(a) Motorista (seja por meio eletrônico ou de outra forma) deste adendo, o(a) Motorista e o(a) Cliente ficarão vinculados aos termos e condições aqui fixados.

1. Definições.

1.1. “*Afiliada*” significa uma entidade que, direta ou indiretamente, controla, é controlada ou está sob controle comum de uma das partes; controle significa a detenção de cinquenta por cento (50%) das ações com direito a voto ou outra forma de participação societária, a maioria dos direitos de voto dessa entidade, o poder de assegurar que as atividades e negócios dessa Afiliada sejam conduzidos de acordo com os desejos da entidade ou o direito de receber a maior parte da receita da Afiliada em qualquer distribuição feita por ela de seus rendimentos ou da maioria de seus bens em caso de liquidação.

1.2. “*Dispositivo*” significa um Dispositivo da Uber ou Dispositivo fornecido pelo Motorista, conforme o caso.

1.3. “*Aplicativo de Motorista*” significa o aplicativo móvel oferecido pela Uber que permite que provedores(as) de transporte acessem os Serviços da Uber para buscar, receber e atender solicitações de Serviços de Transporte pelos(as) Usuários(as), conforme atualizados ou modificados pela Uber, a critério desta, a qualquer momento.

1.4. “*ID de Motorista*” significa a identificação e senha designada pela Uber ao(à) Motorista que permitam ao(à) Motorista usar e acessar o Aplicativo de Motorista.

1.5. “*Dispositivo fornecido por Motorista*” significa um Dispositivo móvel pertencente ou controlado pelo(a) Cliente ou Motorista: (a) que atenda as especificações da Uber então em vigor para Dispositivo móvel, conforme estabelecido em <http://www.parceirosbr.com/telefones-recomendados> e (b) no qual o

Aplicativo de Motorista foi instalado, tal como autorizado pela Uber para fins de prestação de Serviços de Transporte.

1.6. “*Território*” significa a cidade ou áreas metropolitanas na República Federativa do Brasil nas quais o(a) Cliente e seus(suas) Motoristas estão capacitados(as) pelo Aplicativo de Motorista a receber solicitações de Serviços de Transporte.

1.7. “*Serviços de Transporte*” significa a prestação de Serviços de Transporte de passageiros a Usuários(as) por meio dos Serviços da Uber no Território pelo(a) Cliente e seus(suas) Motoristas usando os Veículos (conforme definição abaixo).

1.8. “*Dados da Uber*” significa todos os dados relacionados ao acesso e uso dos Serviços da Uber objeto do presente, inclusive todos os dados relativos aos(às) Usuários(as) (inclusive Informações do(a) Usuário(a)), todos os dados relativos à prestação de Serviços de Transporte por meio dos Serviços da Uber e o Aplicativo de Motorista, e o ID de Motorista.

1.9. “*Dispositivo da Uber*” significa um Dispositivo móvel pertencente ou controlado pela Uber que é fornecido ao(à) Cliente ou ao(à) Motorista para a finalidade exclusiva de que esse(essa) Motorista preste os Serviços de Transporte usando o Aplicativo de Motorista e para nenhuma outra finalidade.

1.10. “*Serviços da Uber*” significa os serviços de intermediação digital da Uber prestados por meio de plataforma tecnológica, sendo intermediação sob demanda e serviços relacionados que permitem que prestadores(as) de transporte busquem, recebam e atendam solicitações de Serviços de Transporte feitas por Usuários(as) que procurarem tais Serviços de Transporte; os Serviços da Uber incluem o acesso ao Aplicativo de Motorista, *softwares*, *websites*, serviços de pagamento (na forma descrita na Cláusula 4 abaixo) e sistemas de serviços de suporte relacionados que poderão ser atualizados ou modificados pela Uber, a critério desta, a qualquer momento.

1.11. “*Usuário(a)*” significa um(a) usuário(a) final autorizado(a) pela Uber a usar o aplicativo móvel da Uber para fim de obter Serviços de Transporte.

1.12. “*Informações de Usuário(a)*” significa informações sobre um(a) Usuário(a) disponibilizadas ao(à) Cliente em razão de uma solicitação deste(a) Usuário(a) para o uso dos Serviços de Transporte, o que poderá incluir o nome do(a) Usuário(a), local de partida, informações de contato e fotografia.

1.13. “*Veículo*” significa qualquer veículo do(a) Cliente que: (a) atenda às exigências da Uber então em vigor para veículo nos Serviços da Uber; e (b) que a Uber autorize para uso pelo(a) Motorista para fins de prestação de Serviços de Transporte em nome do(a) Cliente.

2. **Uso dos Serviços da Uber.**

2.1. **ID de Motorista.** O(A) Motorista receberá um ID de Motorista para a prestação de Serviços de Transporte para permitir que o(a) Motorista acesse e use o Aplicativo de Motorista em um Dispositivo de acordo com este Adendo. O(A) Motorista manterá seu ID de Motorista em sigilo, não o compartilhará com terceiros(as) e notificará imediatamente o(a) Cliente caso ocorra qualquer violação ou uso inadequado, efetivo ou potencial, do ID de Motorista ou do Aplicativo de Motorista.

2.2. **Prestação de Serviços de Transporte.** Quando o Aplicativo de Motorista estiver ativo, as solicitações de Usuário(as) para Serviços de Transporte poderão aparecer ao(à) Motorista por meio do

Aplicativo de Motorista se o(a) Motorista estiver disponível e na região do(a) Usuário(a). Se o(a) Motorista aceitar a solicitação do(a) Usuário(a) para Serviços de Transporte, os Serviços da Uber disponibilizarão determinadas Informações de Usuário(a) ao(a) Motorista por meio do Aplicativo de Motorista, inclusive o primeiro nome do(a) Usuário(a) e o local de partida. Para aumentar o nível de satisfação do(a) Usuário(a) em relação ao aplicativo móvel Uber e em relação aos Serviços de Transporte do(a) Motorista, recomenda-se que o(a) Motorista espere ao menos 10 (dez) minutos para que o(a) Usuário(a) compareça ao local solicitado para a partida. O (A) Motorista obterá o destino do(a) Usuário(a), tanto pessoalmente como por meio do Aplicativo de Motorista, na hipótese do(a) Usuário(a) optar por inserir o destino no aplicativo móvel Uber. O(A) Motorista reconhece e concorda que uma vez que aceitar uma solicitação do(a) Usuário(a) para Serviços de Transporte, os Serviços da Uber poderão disponibilizar certas informações sobre o(a) Motorista ao Usuário(a), incluindo o primeiro nome e informações de contato do(a) Motorista, nome social do Cliente, fotografia e localização, marca, modelo e placas do Veículo do(a) Motorista. O(A) Motorista não contatará os(as) Usuários(as), nem usará qualquer dado pessoal de Usuário(a) por qualquer motivo que não seja a prestação de Serviços de Transporte. O(A) Motorista concorda que suas informações de contato e/ou seguro poderão ser disponibilizadas ao(a) Usuário(a) mediante solicitação razoável deste(a). O(A) Motorista não poderá, a menos que especificamente permitido pelo(a) Usuário(a), transportar ou permitir dentro do veículo outras pessoas além do(a) Usuário(a) e das pessoas autorizadas por esse(a) Usuário(a) durante a prestação dos Serviços de Transporte para esse(a) Usuário(a). O(A) Motorista transportará todos(as) os(as) Usuários(as) diretamente a seus destinos específicos, conforme instruído pelo(a) respectivo(a) Usuário(a), sem interrupção ou parada não autorizada.

2.3. Relacionamento entre Motorista e Uber. A Uber não administra nem controla, nem será considerada como administradora ou controladora do(a) Motorista, seja de modo geral seja na prestação dos Serviços de Transporte ou na manutenção de quaisquer Veículos. O(A) Motorista reconhece que a Uber não controla e nem tem a intenção de controlar: (a) quando ou por quanto tempo o(a) Motorista utilizará o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber; nem (b) a decisão do(a) Motorista, por meio do Aplicativo de Motorista de aceitar, recusar ou ignorar uma solicitação de Usuário(a) para Serviços de Transporte, ou de cancelar uma solicitação aceita de Serviços de Transporte, por meio do Aplicativo de Motorista, sujeita às políticas de cancelamento da Uber então vigentes na ocasião. O(A) Motorista poderá ser desativado ou de outro modo limitado de acessar ou de usar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber no caso de uma violação deste Adendo ou violação do contrato do(a) Cliente, ou se um (uma) Motorista ou o(a) Cliente difamar a Uber ou qualquer de suas Afiliadas, ou por atos ou omissão do(a) Motorista ou do(a) Cliente que cause dano a qualquer marca da Uber ou suas Afiliadas, sua reputação ou negócios, conforme for determinado pela Uber a seu exclusivo critério. A Uber detém ainda a faculdade de desativar ou, de qualquer outro modo impedir o(a) Motorista de acessar ou usar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber por qualquer outro motivo, a critério exclusivo e razoável da Uber. Ademais, o(a) Motorista reconhece o direito da Uber à família de marcas e nomes UBER, inclusive UBER, isoladamente, e sua combinação com outras letras, pontuação, palavras, símbolos e/ou desenhos, o logotipo UBER e EVERYONE'S PRIVATE DRIVER ["o(a) motorista particular de todos"] ("Marcas e Nomes da UBER"). O(A) Motorista concorda em não tentar registrar nem reivindicar a titularidade de qualquer das Marcas e Nomes da UBER, isoladamente ou em combinação com outras letras, pontuação, palavras, símbolos e/ou desenhos, nem de qualquer marca ou nome similar que possa gerar confusão.

2.4. Avaliação.

2.4.1. O(A) Motorista reconhece e concorda que: (i) após prestar Serviços de Transporte, o aplicativo móvel da Uber solicitará ao(a) Usuário(a) que faça uma avaliação desse Serviço de Transporte, do(a) Motorista e, opcionalmente, comente esse Serviço de Transporte e o(a) Motorista; e (ii) após a prestação de Serviços de Transporte, o aplicativo solicitará ao(a) Motorista que faça uma avaliação do(a)

Usuário(a) e, opcionalmente, comente sobre esse(a) Usuário(a). O(A) Motoristas deverá fazer avaliações e comentários de boa fé.

2.4.2. O(A) Motorista reconhece que a Uber deseja que os(as) Usuários(as) tenham acesso a serviços de alta qualidade por meio do aplicativo móvel da Uber. Para continuar a receber acesso ao Aplicativo de Motorista e aos Serviços da Uber, o(a) Motorista reconhece que precisará manter uma avaliação média, dada pelos(as) Usuários(as), que exceda a avaliação média mínima aceitável pela Uber para o Território, conforme atualização realizada pela Uber, a qualquer momento e a seu exclusivo critério ("*Avaliação Média Mínima*"). Caso a média de avaliação do(a) Motorista fique abaixo da Avaliação Média Mínima, a Uber notificará o(a) Cliente e poderá dar ao(a) Motorista, a critério da Uber, um prazo limitado para que eleve sua média de avaliação para acima da Avaliação Média Mínima. Caso o(a) Motorista não eleve sua média de avaliação acima da Avaliação Média Mínima no prazo que lhe foi concedido (se for o caso), a Uber poderá desativar o acesso desse Motorista ao Aplicativo do Motorista e aos Serviços da Uber. Ademais, o Motorista reconhece e concorda que se o Motorista deixar reiteradamente de aceitar solicitações de Usuário(a) para Serviços de Transporte enquanto estiver conectado(a) ao Aplicativo de Motorista isso cria uma experiência negativa para os(as) Usuários do Aplicativo móvel Uber. Portanto, o(a) Motorista concorda que se ele estiver conectado ao Aplicativo de Motorista, ele(a) se esforçará para aceitar parcela significativa das solicitações de Usuário(a) para Serviços de Transporte, e que se não desejar aceitar Solicitações de Usuário(a) para Serviços de Transporte por um determinado tempo, se desconectará do Aplicativo de Motorista.

2.4.3. A Uber e suas Afiliadas se reservam o direito de usar, compartilhar e exibir as avaliações do(a) Motorista e avaliações e comentários de Usuário(a) de qualquer modo relacionada aos negócios da Uber e suas Afiliadas sem atribuí-las ao(a) Motorista, sem sua aprovação. O(A) Motorista reconhece que a Uber e suas Afiliadas são distribuidores (sem nenhuma obrigação de confirmação) e não editores das avaliações e comentários de Motorista e de Usuário(a), sendo certo que a Uber e suas Afiliadas reservam o direito de reduzir ou remover comentários que incluam obscenidades ou outros conteúdos inadequados, inclusive o nome de uma pessoa ou outras informações pessoais, ou que violem leis de privacidade, outras leis aplicáveis ou políticas de conteúdo da Uber ou de suas Afiliadas.

2.5. **Dispositivos.** Se o(a) Motorista receber qualquer Dispositivo da Uber, o(a) Motorista reconhece que esse(s) Dispositivo(s): (a) somente devem ser usados para permitir que o(a) Motorista acesse os Serviços da Uber; e (b) não podem ser transferidos, emprestados, vendidos nem, de qualquer modo, fornecidos a qualquer terceiro(a) sob nenhuma forma. Se o(a) Motorista optar por usar qualquer Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista, o(a) Motorista reconhece que a Uber não é responsável pela aquisição, custos ou manutenção desse Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista nem de qualquer plano de dados sem fio. A Uber disponibilizará o Aplicativo de Motorista para instalação no Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista. O(A) Motorista concorda em não fornecer, distribuir ou compartilhar, nem permitir o fornecimento, distribuição ou compartilhamento do Aplicativo de Motorista (nem de qualquer dado a ele associado) a terceiros(as). O(A) Motorista apagará e removerá integralmente o Aplicativo de Motorista do Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista caso o Cliente /ou o(a) Motorista deixe de prestar Serviços de Transporte usando o Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista. O(A) Motorista concorda que: (i) o uso do Aplicativo de Motorista em um Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista exige um plano de dados ativo com um provedor de serviço sem fio associado ao Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista, plano de dados esse que será providenciado pelo(a) Cliente ou pelo(a) Motorista, às suas expensas; e (ii) o uso do Aplicativo de Motorista em um Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista como interface com os Serviços da Uber poderá consumir grandes quantidades de dados por meio do plano de dados. A Uber recomenda que o Dispositivo fornecido pelo(a) Motorista somente seja usado em um plano com uso ilimitado ou limites muito altos de dados e Uber não será responsável por nenhuma taxa, custo ou excedente de limite associado a qualquer plano de dados.

2.6. **Serviços baseados em localização.** O(A) Motorista reconhece e concorda que suas informações de geolocalização devem ser fornecidas para os Serviços da Uber por meio de um Dispositivo para a prestação dos Serviços de Transporte. O(A) Motorista reconhece e concorda que: a) As informações de geolocalização do(a) Motorista serão monitoradas e acompanhadas pelos Serviços da Uber quando o(a) Motorista estiver conectado(a) ao Aplicativo de Motorista e disponível para receber solicitações de Serviços de Transporte, ou quando o(a) Motorista estiver prestando Serviços de Transporte; e (b) a localização aproximada do Veículo de Motorista será exibida para o(a) Usuário(a) antes e durante a prestação de Serviços de Transporte para esse(a) Usuário(a). Além disso, a Uber pode monitorar, acompanhar e compartilhar as informações de geolocalização do(a) Motorista obtidas pelo Aplicativo de Motorista e pelo Dispositivo por razões de segurança, técnicas, de marketing e comerciais, inclusive para disponibilizar e aprimorar produtos e serviços da Uber.

3. **Obrigações do Motorista.**

O(A) Motorista concorda que sempre deverá: (a) possuir e manter (i) uma carteira de motorista válida com o nível adequado de certificação para operar o Veículo designado a ele, e (ii) todas as licenças, aprovações e permissões necessárias para a prestação de Serviços de Transporte de passageiros a terceiros no Território; (b) manter o nível apropriado de treinamento, qualificação e experiência para prestar os Serviços de Transporte de forma profissional, com a devida capacitação, cuidado e diligência; e (c) manter alto padrão de profissionalismo, serviço e cortesia. O(A) Motorista concorda que seus dados pessoais poderão ser transferidos, informados ou disponibilizados a terceiros para realização de verificações periódicas de seus antecedentes e seu histórico como motorista para prestar e continuar apto a prestar os Serviços de Transporte. O(A) Motorista poderá ser desabilitado ou, de qualquer forma, impedido de acessar ou usar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber se o(a) Motorista deixar de cumprir as exigências estabelecidas neste Aditivo de Motorista ou se o Cliente deixar de atender as exigências estabelecidas no Contrato.

4. **Modificações.**

A qualquer momento, o(a) Motorista poderá ser solicitado a assinar versões atualizadas deste Adendo a fim de continuar a ter acesso ao Aplicativo de Motorista e aos Serviços da Uber.

5. **Privacidade.**

Sujeita à legislação aplicável, a Uber poderá prestar a terceiros(as) qualquer informação (inclusive dados pessoais e quaisquer Dados da Uber) sobre o(a) Motorista disponibilizada nos termos deste Contrato se: (a) houver alguma reclamação, litígio ou disputa, inclusive um acidente; (b) caso seja necessário para executar os termos do Contrato; (c) for exigível, a critério exclusivo da Uber ou de qualquer Afiliada; (d) for necessário, a critério exclusivo da Uber ou de qualquer Afiliada, para (1) proteger a segurança, os direitos, a propriedade ou a segurança da Uber, os Serviços da Uber ou de terceiros(as); (2) detectar, prevenir ou de alguma forma endereçar questões relacionadas à fraude, segurança ou de ordem técnica; e/ou (3) prevenir ou cessar uma atividade que a Uber ou qualquer Afiliadas, a seu exclusivo critério, considerar ser, ou constituir um risco de ser, ilegal, antiética ou juridicamente repudiável; ou (e) se for exigível ou necessário, a critério exclusivo da Uber ou qualquer Afiliada, para fins de seguro, fiscal ou outras finalidades relacionadas com a capacidade do(a) Motorista ser elegível, ou permanecer elegível, para usar os Serviços da Uber ou para Serviços da Uber a serem ofertados no Brasil. O(A) Motorista poderá reter seus dados pessoais Motorista por razões jurídicas, regulatórias, de segurança e outras finalidades requeridas após a extinção deste Contrato. A Uber processa dados pessoais (inclusive aqueles referidos na Cláusula 2.8 acima) de acordo com sua política de privacidade disponível em <https://www.uber.com/legal/privacy/drivers-non-us/pt-BR>. Sem prejuízo das disposições aqui contidas, o(a) Motorista também reconhece e expressamente consente que seus dados pessoais serão coletados, processados e mantidos por Uber B.V. , sociedade constituída e existente de acordo com as leis dos

Países Baixos, com sede em Amsterdam, Países Baixos, em Vijzelstraat 68, 1017H, registrada na Câmara de Comércio sob nº 56317411.

6. Seguro.

6.1. O(A) Motorista declara e concorda que detém ou está coberto por apólice válida de seguro de responsabilidade (com cobertura combatível com os padrões da indústria) com respeito a sua operação do Veículo objeto deste Adendo.

6.2. O(A) MOTORISTA CONCORDA QUE QUALQUER PAGAMENTO FEITO AO(À) MOTORISTA COM BASE EM UM SEGURO CONTRA ACIDENTES PESSOAIS DE PASSAGEIROS (APP) MANTIDO PELA UBER OU PELO(A) CLIENTE REDUZIRÁ QUALQUER INDENIZAÇÃO DEVIDA AO(À) MOTORISTA.

7. Terceiros Beneficiários.

As partes reconhecem que a Uber é uma terceira beneficiária deste Adendo. A Uber terá o direito irrevogável (e será considerada como tendo aceito esse direito a menos que ele seja recusado prontamente após o recebimento de uma cópia do Adendo assinado) de executar o Adendo contra a Empresa de Transporte e o(a) Motorista em sua condição de terceiro(a) beneficiário(a) do presente.

Ao clicar no “Eu aceito” ou assinar abaixo (o que for exigido pela legislação aplicável), o(a) Motorista expressamente reconhece: (i) haver lido e compreendido este Adendo; (ii) teve a oportunidade de consultar terceiros(as) (inclusive um(a) advogado(a)) sobre este Adendo; (iii) concordou em vincular-se aos termos e condições deste Adendo; e (iv) ser legalmente capaz de celebrar este Documento.

Assinatura do(a) Motorista:

Nome:

Data:

UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.
ADENDO DE CIDADE - UberPOOL
São Paulo

Última atualização: 01 de Junho de 2016

O(A) Cliente formalizou um Contrato de Serviços com a Uber do Brasil Tecnologia Ltda. para o uso dos Serviços da Uber em relação à prestação de Serviços de Transporte pelo(a) Cliente (o “Contrato”). Este é um adendo àquele Contrato que formaliza termos e condições que são aplicáveis para a Cidade de São Paulo. Este anexo prevalece e substitue qualquer outro anexo relacionado à UberPOOL. Termos em maiúsculo usados aqui, mas não definidos, devem ter seus significados atribuídos a eles no Contrato. Ao clicar “Eu concordo”, o(a) Cliente concorda em se obrigar pelos termos adicionais abaixo.

- (1) **UberPOOL.** Uber poderá oferecer a opção de compartilhamento de viagem para Usuários(as) em sua região, permitindo que dois (2) ou mais Usuários(as) que não se conhecem dividam, no todo ou em parte, uma etapa dos Serviços de Transporte prestados pelo(a) Cliente (“**UberPOOL**”). Na ocasião do(a) Cliente prestar Serviços de Transporte para Usuários(as) utilizando UberPOOL, o(a) Cliente reconhece e concorda que: (a) quando um(a) Usuário(a) iniciar um Serviço de Transporte com o(a) Cliente utilizando a opção UberPOOL, um (1) ou mais Usuários(as) adicionais também poderão iniciar um pedido de Serviços de Transporte separado (ex., um pedido de embarque e/ou desembarque), de forma que múltiplas etapas dos Serviços de Transporte serão prestados pelo(a) Cliente simultaneamente; (b) o Preço para cada etapa dos Serviços de Transportes é pago pelo(a) respectivo(a) Usuário(a) do UberPOOL para o(a) Cliente que prestou dito Serviços de Transporte, sujeito à Seção (2) e à Seção (3) abaixo, deve ser calculado baseado nas informações históricas de viagens similares de UberX (levando em consideração diversos fatores, inclusive hora do dia, dia da semana, antiguidade da informação da viagem comparável) descontada com base em fatores do mercado local (“**Preço UberPOOL**”) (para fins de clareza, “Preço UberPOOL” terá o mesmo significado que “Preço” no Contrato, com exceção daquilo especificamente previsto neste Adendo); e (c) a Taxa de Serviço que o(a) Cliente paga para a Uber irá variar em relação à base dos Serviços de Transporte considerando o número de Usuários(as) de UberPOOL que efetivamente usarem o Serviço de Transporte simultaneamente (tal como fixado na Seção (5) abaixo), desde que a Taxa de Serviço que o(a) Cliente paga para a Uber para uma dada etapa dos Serviços de Transporte, prestados para um(a) Usuário(a) UberPOOL, no qual não ocorra uma prestação de Serviços de Transporte (ex. não houve Usuário combinado), não exceda a Taxa de Serviço que o(a) Cliente pagaria pela mesma prestação de Serviços de Transporte para um(a) Usuário(a) não utilizando UberPOOL.
- (2) Quando, após um pedido de Usuário(a), o efetivo ponto de desembarque do(a) Usuário utilizando UberPOOL for tanto:
- (a) Um acréscimo de 1km ou mais em relação ao ponto de desembarque do(a) referido(a) Usuário(a), especificada no momento em que o pedido de viagem foi feito utilizando o Aplicativo Uber; ou

(b) 110% da distância total da viagem originalmente solicitada pelo(a) Usuário(a), tal como estimado no momento do pedido de viagem feito através do Aplicativo Uber, (o que for maior) o Preço pago pelo(a) referido(a) Usuário(a) para toda a viagem não será baseado no Preço UberPool, será, contudo, calculado de acordo com o Preço de UberX. Para fins de clareza, nenhum desconto será aplicável. A Taxa de Serviço permanecerá a mesma tal como contida na Secção (1) acima.

- (3) As Partes reconhecem e aceitam que na relação entre o(a) Cliente e a Uber, o Preço UberPOOL é um valor recomendado e que o principal objetivo do Preço UberPOOL recomendado é que este sirva como um valor padrão caso o(a) Cliente não negocie um valor diferente. O(A) Cliente tem sempre o direito de: (i) cobrar um preço inferior ao Preço UberPOOL recomendado; ou (ii) negociar, a pedido do cliente, um Preço UberPOOL inferior ao Preço UberPOOL recomendado (sendo (i) and (ii) em cada caso, um “Preço Negociado” para o fins deste Contrato).

(4) **Preço de UberPOOL.**

PREÇO MÍNIMO	R\$6,50
PREÇO DE CANCELAMENTO	R\$4,00
TAXA DE NO SHOW DE PASSAGEIRO(A)	R\$4,00

(5) **Taxa de Serviço UberPOOL.**

	UberPOOL (Usuário(a) não combinado)	UberPOOL (Usuário(a) combinado)
Taxa de Serviço	10%	30%

ANEXO DA TAXA DE SERVIÇO - SÃO PAULO

Última atualização: 01 de Junho de 2016

Você formalizou um contrato (Contrato) com a Uber do Brasil Tecnologia Ltda. ou com uma de suas afiliadas ("Uber") para uso de certo software e outros Serviços. Esta tabela de Taxa de Serviço é um anexo àquele Contrato e coloca termos e condições que são aplicáveis na região na qual você presta Serviços de Transporte. Ao clicar em "Sim, eu concordo", você consente e se obriga pelos termos adicionais abaixo. Palavras em maiúsculo ora utilizadas, mas, não definidas, terão os significados estabelecidos no Contrato.

1. **Preço.** Para todos os produtos oferecidos, os preços são postados e atualizados de forma online ("*Página da Cidade*").
 - 1.1. Todas as cidades. <https://www.uber.com/pt/cities>
 - 1.2. São Paulo. <https://www.uber.com/pt/cities/sao-paulo/>
2. **Taxa de Serviço.** Em contrapartida ao acesso e utilização do Aplicativo Uber, incluindo o direito de receber Solicitações de Viagem, você concorda em pagar para a Uber uma Taxa de Serviço para cada Solicitação de Viagem aceita, tal como descrito abaixo:

Solicitações UberX em São Paulo

	uberX	UberBIKE	UberBAG
Taxa de Serviço	25%	25%	25%

Solicitações UberBLACK em São Paulo

	UberBLACK	UberBAG
Taxa de Serviço	20%	25%

3. **Viagens realizadas em outras Cidades.** Se Solicitações de Viagem forem aceitas em outras cidades, os Preços e as Taxas de Serviço daquela cidade serão aplicáveis a tais solicitações.



InfoCuria - Jurisprudência do Tribunal de Justiça

português (pt) ▼

[Início](#) > [Formulário de pesquisa](#) > [Lista de resultados](#) > [Documentos](#)


Língua do documento : português ▼

**Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona (Espanha) em 7 de agosto de 2015 – Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain, S.L.
(Proceso C-434/15)**

Língua do processo: espanhol

Órgão jurisdicional de reenvio

Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona

Partes no processo principal*Demandante:* Asociación Profesional Elite Taxi*Demandada:* Uber Systems Spain, S.L.**Questões prejudiciais**

Na medida em que o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123/CE¹, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, exclui as atividades de transportes do seu âmbito de aplicação, deve a atividade de intermediação entre o proprietário de um automóvel e a pessoa que necessita de se deslocar dentro de uma cidade, atividade exercida com caráter lucrativo pela demandada e no âmbito da qual esta última gere os meios informáticos – interface e aplicação de programas informáticos «telefones inteligentes e plataforma tecnológica» segundo as palavras da demandada – que permitem estabelecer a ligação entre essas pessoas, ser considerada uma mera atividade de transporte, ou deve ser considerada um serviço eletrónico de intermediação ou um serviço próprio da sociedade da informação na aceção do artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34/CE² do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação?

Para a determinação da natureza jurídica desta atividade, poderá esta ser parcialmente considerada [*omissis*] um serviço da sociedade de informação e, sendo esse o caso, deverá o serviço eletrónico de intermediação beneficiar do princípio da livre prestação de serviços consoante este é garantido pelo direito da União, mais precisamente, pelos artigos 56.º TFUE e pelas Diretivas 2006/123/CE [*omissis*] e 2000/31/CE³ [do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno]?

Se o Tribunal de Justiça considerar que o serviço prestado pela UBER SYSTEMS SPAIN, S.L. não é um serviço de transporte e que, por conseguinte, está abrangido pelos casos referidos na Diretiva 2006/123/CE, deve o conteúdo do artigo 15.º da Lei da concorrência desleal – relativo à violação das normas que regulam a atividade da concorrência – considerar-se contrário à Diretiva 2006/123/CE, concretamente ao seu artigo 9.º, relativo à liberdade de estabelecimento e aos regimes de autorização, na medida em que remete para leis ou disposições jurídicas internas sem ter em conta o facto de que o regime de obtenção das licenças, autorizações ou credenciais não pode, em caso nenhum, ser restritivo ou desproporcionado, ou seja, não pode constituir um entrave não razoável ao princípio da liberdade de estabelecimento?

Caso se confirme que a Diretiva 2000/31/CE é aplicável ao serviço prestado pela UBER SYSTEMS SPAIN, S.L., constituem as restrições às quais um Estado-Membro sujeita a livre prestação do serviço eletrónico de intermediação a partir de outro Estado-Membro, sob a forma de exigência de uma autorização ou de uma licença, ou sob forma de ordem judicial de cessação da prestação do serviço eletrónico de intermediação decretada com base na legislação nacional em matéria de concorrência desleal, medidas válidas que consubstanciem exceções ao disposto no [artigo 3.º,] n.º 2, da Diretiva 2000/31/CE, por força do disposto no artigo 3.º, n.º 4, da mesma diretiva?

¹ JO L 376, p. 36.

² JO L 204, p. 37.

³ Diretiva 2000/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico»).

JO L 178, p. 1.



[Início](#) > [Formulário de pesquisa](#) > [Lista de resultados](#) > [Documentos](#)



Língua do documento : português ▼ ECLI:EU:C:2017:364

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
MACIEJ SZPUNAR
apresentadas em 11 de maio de 2017 (1)
Processo C-434/15
Asociación Profesional Elite Taxi
contra
Uber Systems Spain SL

[pedido de decisão prejudicial submetido pelo Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.º 3 de Barcelona, Espanha)]

«Reenvio prejudicial — Serviços no mercado interno — Transporte de passageiros — Utilização de ferramentas informáticas e de uma aplicação para smartphones — Concorrência desleal — Exigência de autorização»

Introdução

1. Embora o desenvolvimento de novas tecnologias geralmente origine controvérsias, a Uber afigura-se um caso à parte. O seu modo de funcionamento suscita críticas e interrogações, mas também esperanças e novas expectativas. Para referir apenas aspetos jurídicos, o modo de funcionamento da Uber levantou questões relativas, nomeadamente, ao direito da concorrência, à proteção dos consumidores e ao direito do trabalho. No plano económico e social surgiu inclusivamente a expressão «uberização». Por conseguinte, o presente pedido de decisão prejudicial coloca o Tribunal de Justiça perante uma problemática altamente politizada e mediatizada.

2. O objeto do presente processo é, no entanto, bastante mais limitado. A interpretação pedida deve unicamente permitir situar a Uber no plano do direito da União, a fim de poder determinar se, e em que medida, o seu funcionamento está sujeito a este direito. Assim, trata-se principalmente de saber se uma eventual regulação das condições de funcionamento da Uber está sujeita às exigências do direito da União, em primeiro lugar, em matéria de livre prestação de serviços, ou se está abrangida pela competência partilhada da União Europeia e dos Estados-Membros no domínio dos transportes locais, que ainda não foi exercida a nível da União.

Quadro jurídico

Direito da União

3. O artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 98/34/CE (2) dispõe:

«Para efeitos da presente diretiva entende-se por: [...]

“serviço”: qualquer serviço da sociedade da informação, isto é, qualquer serviço prestado normalmente mediante remuneração, à distância, por via eletrónica e mediante pedido individual de um destinatário de serviços.

Para efeitos da presente definição, entende-se por:

“à distância”: um serviço prestado sem que as partes estejam simultaneamente presentes,

“por via eletrónica”: um serviço enviado desde a origem e recebido no destino através de instrumentos eletrónicos de processamento (incluindo a compressão digital) e de armazenamento de dados, que é inteiramente transmitido, encaminhado e recebido por cabo, rádio, meios óticos ou outros meios eletromagnéticos,

“mediante pedido individual de um destinatário de serviços”: um serviço fornecido por transmissão de dados mediante pedido individual.

No anexo V figura uma lista indicativa dos serviços não incluídos nesta definição.

[...]»

4. O artigo 2.º, alíneas a) e h), da Diretiva 2000/31/CE (3) dispõe:

«Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

“Serviços da sociedade da informação”: os serviços da sociedade da informação na aceção do n.º 2 do artigo 1.º da [Diretiva 98/34];

[...]

“Domínio coordenado”: as exigências fixadas na legislação dos Estados-Membros, aplicáveis aos prestadores de serviços da sociedade da informação e aos serviços da sociedade da informação, independentemente de serem de natureza geral ou especificamente concebidos para esses prestadores e serviços.

O domínio coordenado diz respeito às exigências que o prestador de serviços tem de observar, no que se refere:

ao exercício de atividades de um serviço da sociedade da informação, tal como os requisitos respeitantes às habilitações, autorizações e notificações,

à prossecução de atividade de um serviço da sociedade da informação, tal como os requisitos respeitantes ao comportamento do prestador de serviços, à qualidade ou conteúdo do serviço, incluindo as aplicáveis à publicidade e aos contratos, ou as respeitantes à responsabilidade do prestador de serviços.

O domínio coordenado não abrange exigências tais como as aplicáveis:

aos serviços não prestados por meios eletrónicos.»

5. O artigo 3.º, n.ºs 1, 2 e 4, da Diretiva 2000/31 prevê:

«1. Cada Estado-Membro assegurará que os serviços da sociedade da informação prestados por um prestador estabelecido no seu território cumpram as disposições nacionais aplicáveis nesse Estado-Membro que se integrem no domínio coordenado.

2. Os Estados-Membros não podem, por razões que relevem do domínio coordenado, restringir a livre circulação dos serviços da sociedade da informação provenientes de outro Estado-Membro.

[...]

4. Os Estados-Membros podem tomar medidas derogatórias do n.º 2 em relação a determinado serviço da sociedade da informação, caso sejam preenchidas as seguintes condições:

a) As medidas devem ser:

i) Necessárias por uma das seguintes razões:

defesa da ordem pública, em especial prevenção, investigação, deteção e incriminação de delitos penais, incluindo a proteção de menores e a luta contra o incitamento ao ódio fundado na raça, no sexo, na religião ou na nacionalidade, e contra as violações da dignidade humana de pessoas individuais, proteção da saúde pública, segurança pública, incluindo a salvaguarda da segurança e da defesa nacionais, defesa dos consumidores, incluindo os investidores;

Tomadas relativamente a um determinado serviço da sociedade da informação que lese os objetivos referidos na subalínea i), ou que comporte um risco sério e grave de prejudicar esses objetivos;

Proporcionais a esses objetivos;

Previamente à tomada das medidas em questão, e sem prejuízo de diligências judiciais, incluindo a instrução e os atos praticados no âmbito de uma investigação criminal, o Estado-Membro deve:

ter solicitado ao Estado-Membro a que se refere o n.º 1 que tome medidas, sem que este último as tenha tomado ou se estas se tiverem revelado inadequadas,

ter notificado à Comissão e ao Estado-Membro a que se refere o n.º 1 a sua intenção de tomar tais medidas.

[...]»

6. Nos termos do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123/CE (4):

«A presente diretiva não se aplica às seguintes atividades:

[...]

Serviços no domínio dos transportes, incluindo os serviços portuários, abrangidos pelo âmbito do título V do Tratado;

7. O artigo 3.º, n.º 1, primeiro período, desta diretiva dispõe:

«Sempre que haja conflito entre uma disposição da presente diretiva e um outro instrumento comunitário que discipline aspetos específicos do acesso e do exercício da atividade de um serviço em domínios ou profissões específicos, as disposições desse instrumento comunitário prevalecem e aplicam-se a esses domínios ou profissões específicos. [...]»

Direito espanhol

8. Existe alguma confusão quanto à descrição que o órgão jurisdicional de reenvio, as partes no processo principal e o Governo espanhol fizeram do quadro jurídico nacional aplicável. Descreverei em seguida os seus traços essenciais, conforme resultam tanto da decisão de reenvio como de diferentes observações escritas apresentadas no presente processo.

9. Em primeiro lugar, no que respeita à regulamentação dos transportes a nível nacional, nos termos do artigo 99.º, n.º 1, da Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lei n.º 16/1987, relativa à organização dos transportes terrestres), de 30 de julho de 1987, é exigida uma autorização de transporte público de passageiros tanto para a realização de transportes desta natureza como para o exercício de uma atividade de intermediação na celebração de tais contratos. Todavia, a demandada no processo principal refere que a Ley 9/2013 que altera a Ley 16/1987 e a Ley 21/2003, de 7 de julho, de Seguridad Aérea (Lei n.º 9/2013 que altera a Lei n.º 16/1987 e a Lei n.º 21/2003, de 7 de julho de 2003, sobre a segurança aérea), de 4 de julho de 2013, eliminou a obrigação de dispor de uma licença específica para prestar serviços de intermediação de transporte de passageiros. Contudo, não é certo que esta reforma tenha entrado em vigor em todas as regiões de Espanha.

10. Nos planos regional e local, a legislação nacional é completada, no que respeita aos serviços dos táxis, por diversas regulamentações adotadas pela comunidade autónoma da Catalunha, assim como pela aglomeração de Barcelona, entre as quais o Regulamento Metropolitano del Taxi (Regulamento sobre os serviços de táxi da aglomeração de Barcelona), adotado pelo Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (Conselho diretor do organismo de gestão dos transportes da aglomeração de Barcelona), de 22 de julho de 2004, que exige que as plataformas como a que está em causa no processo principal, para exercerem a sua atividade, disponham das licenças e autorizações administrativas necessárias.

11. Por último, a Ley 3/1991 de Competencia Desleal (Lei 3/1991 relativa à concorrência desleal), de 10 de janeiro de 1991, define como concorrência desleal, no seu artigo 4.º, o comportamento profissional contrário às

regras da boa-fé, no seu artigo 5.º, as práticas enganosas e, no seu artigo 15.º, a violação das normas que regem a atividade da concorrência, da qual resultou uma vantagem competitiva no mercado.

Matéria de facto, tramitação do processo e questões prejudiciais

Aplicação Uber

12. Uber é o nome de uma plataforma (5) eletrónica desenvolvida pela Uber Technologies Inc., sociedade com sede em São Francisco (Estados Unidos). Na União Europeia, a plataforma Uber é gerida pela Uber BV, sociedade de direito neerlandês, filial da sociedade Uber Technologies.

13. Esta plataforma permite, por meio de um *smartphone* munido da aplicação Uber, encomendar um serviço de transporte urbano nas cidades servidas. A aplicação reconhece a localização do utilizador e encontra os condutores disponíveis nas proximidades. Quando um condutor aceita a corrida, a aplicação informa disso o utilizador, mostrando o perfil do condutor e uma estimativa do preço do trajeto para o destino indicado pelo utilizador. Uma vez feita a corrida, o seu montante é automaticamente debitado do cartão bancário que o utilizador é obrigado a indicar ao subscrever a aplicação. A aplicação contém igualmente uma funcionalidade de avaliação: tanto os condutores podem ser avaliados pelos passageiros como os passageiros podem ser avaliados pelos condutores. As avaliações médias abaixo de um certo limiar podem levar à expulsão da plataforma.

14. Os serviços de transporte oferecidos pela plataforma Uber dividem-se em diferentes categorias em função da qualidade dos condutores e do tipo de veículo. Segundo as informações prestadas pela demandada, no processo principal está em causa o serviço chamado UberPop, no qual são condutores particulares não profissionais que asseguram o transporte dos passageiros nos seus próprios veículos.

15. A tarifação é fixada pelo operador da plataforma com base na distância e na duração do trajeto. Varia segundo a importância do pedido num determinado momento, de modo que o preço do trajeto pode, nos períodos de maior afluência, exceder várias vezes a tarifa de base. O preço da corrida é calculado pela aplicação e automaticamente debitado pelo operador da plataforma, que retém uma parte a título de comissão, normalmente compreendida entre 20% e 25%, e paga o restante ao condutor.

Litígio no processo principal

16. A Asociación Profesional Elite Taxi (a seguir «Elite Taxi») é uma organização profissional que agrupa os condutores de táxi da cidade de Barcelona (Espanha). Em 29 de outubro de 2014, a Elite Taxi intentou uma ação no Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.º 3 de Barcelona, Espanha) na qual pediu, nomeadamente, a condenação da Uber Systems Spain SL (a seguir «Uber Spain»), sociedade de direito espanhol, a declaração de que as suas atividades, que alegadamente violam a legislação em vigor e são práticas enganosas, constituem atos de concorrência desleal, que seja condenada a cessar o seu comportamento desleal que consiste em apoiar outras sociedades do grupo prestando serviços de reserva mediante pedidos efetuados por intermédio de aparelhos móveis e pela Internet quando tal esteja direta ou indiretamente ligado à utilização da plataforma digital UBER em Espanha, e que seja proibida de exercer essa atividade no futuro. Com efeito, em conformidade com as declarações do órgão jurisdicional de reenvio, nem a Uber Spain nem os proprietários nem os condutores dos veículos afetados dispõem das licenças e credenciações previstas no regulamento sobre os serviços de táxi da aglomeração de Barcelona.

17. A Uber Spain nega ter estado na origem de qualquer violação da regulamentação em matéria de transporte. Com efeito, em seu entender, é a sociedade de direito neerlandês Uber BV que explora a aplicação Uber no território da União, incluindo em Espanha, e, por isso, as acusações da demandante deveriam ser-lhe dirigidas. A Uber Spain alega que apenas realiza publicidade por conta da Uber BV. A Uber Spain reiterou estas afirmações nas observações que apresentou no presente processo.

18. Uma vez que se trata de uma circunstância de facto, é ao órgão jurisdicional de reenvio que incumbe pronunciar-se sobre a questão de saber qual das duas sociedades referidas deve ser a destinatária de uma eventual ordem judicial. No entanto, tenho por adquirido que a aplicação Uber é explorada na União pela sociedade Uber BV (6). Basearei a minha análise nesta premissa, que não deixa de ter consequências no plano do direito da União. Nas presentes conclusões utilizarei o termo «Uber» para designar a plataforma eletrónica de reservas, assim como o seu operador.

19. Importa ainda precisar que, no que respeita ao objeto do litígio no processo principal, não está em causa bloquear ou tornar inutilizável, de qualquer outro modo, a aplicação Uber nos *smartphones*. Não foi requerida nenhuma ordem judicial nem outro tipo de medidas nesse sentido. No processo principal, trata-se apenas da possibilidade de a Uber prestar, por meio dessa aplicação, o serviço UberPop na cidade de Barcelona.

Questões prejudiciais e tramitação do processo no Tribunal de Justiça

20. Considerando que para decidir a causa era necessário interpretar várias disposições do direito da União, o Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.º 3 de Barcelona) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

Na medida em que o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da [Diretiva 2006/123] exclui as atividades de transportes do seu âmbito de aplicação, deve a atividade de intermediação entre o proprietário de um automóvel e a pessoa que necessita de se deslocar dentro de uma cidade, atividade exercida com caráter lucrativo pela demandada e no âmbito da qual esta última gere os meios informáticos — interface e aplicação de programas informáticos (“telefones inteligentes e plataformas tecnológicas” segundo as palavras da demandada) — que permitem estabelecer a ligação entre essas pessoas, ser considerada uma mera atividade de transporte, ou deve ser considerada um serviço eletrónico de intermediação ou um serviço próprio da sociedade da informação na aceção do artigo 1.º, n.º 2, da [Diretiva 98/34]?

Para a determinação da natureza jurídica desta atividade, poderá esta ser parcialmente considerada um serviço da sociedade de informação e, sendo esse o caso, deverá o serviço eletrónico de intermediação beneficiar do princípio da livre prestação de serviços consoante este é garantido pelo direito da União, mais precisamente, pelo artigo 56.º TFUE e pelas Diretivas [2006/123] e [2000/31]?

Se o Tribunal de Justiça considerar que o serviço prestado pela [Uber Spain] não é um serviço de transporte e que, por conseguinte, está abrangido pelos casos referidos na Diretiva 2006/123, deve o conteúdo do artigo 15.º da Lei da concorrência desleal — relativo à violação das normas que regulam a atividade da concorrência — considerar-se contrário à Diretiva 2006/123, concretamente ao seu artigo 9.º, relativo à liberdade de estabelecimento e aos regimes de autorização, na medida em que remete para leis ou disposições jurídicas internas sem ter em conta o facto de que o regime de obtenção das licenças, autorizações ou credenciais não pode, em caso nenhum, ser restritivo ou desproporcionado, ou seja, não pode constituir um entrave não razoável ao princípio da liberdade de estabelecimento?

Caso se confirme que a Diretiva [2000/31] é aplicável ao serviço prestado pela [Uber Spain], constituem as restrições às quais um Estado-Membro sujeita a livre prestação do serviço eletrónico de intermediação a partir de outro Estado-Membro, sob a forma de exigência de uma autorização ou de uma licença, ou sob forma de ordem judicial de cessação da prestação do serviço eletrónico de intermediação decretada com base na legislação nacional em matéria de concorrência desleal, medidas válidas que consubstanciem exceções ao disposto no artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva [2000/31], por força do disposto no artigo 3.º, n.º 4, da mesma diretiva?»

21. O pedido de decisão prejudicial deu entrada no Tribunal de Justiça em 7 de agosto de 2015. As partes no processo principal, os Governos espanhol, finlandês, francês e grego, a Irlanda, os Governos neerlandês e polaco, a Comissão Europeia e o Órgão de Fiscalização da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) apresentaram observações escritas. Os mesmo interessados, exceto os Governos grego e estónio, estiveram representados na audiência de 29 de novembro de 2016.

Análise

22. O órgão jurisdicional de reenvio coloca quatro questões prejudiciais, sendo as duas primeiras relativas à qualificação da atividade da Uber à luz das Diretivas 2000/31 e 2006/123 e do Tratado FUE, enquanto as outras duas respeitam às consequências que eventualmente devem ser extraídas dessa qualificação.

Quanto à qualificação da atividade da Uber

23. Com as suas duas primeiras questões prejudiciais, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se a atividade da Uber está abrangida pelas Diretivas 2006/123 e 2000/31 e pelas disposições do Tratado FUE relativas à livre prestação de serviços.

24. Para responder a estas questões, deve analisar-se em primeiro lugar esta atividade à luz do sistema organizado pela Diretiva 2000/31 e da definição de «serviço da sociedade da informação» que figura no artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 98/34, definição para a qual remete o artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31.

25. Em segundo lugar, há que determinar se esta atividade constitui um serviço em matéria de transportes ou no domínio dos transportes na aceção do artigo 58.º, n.º 1, TFUE e do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123. Com efeito, a livre circulação de serviços em matéria de transportes é realizada no âmbito da política comum dos transportes (7) e, por isso, esses serviços estão excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 2006/123, por força da disposição referida.

Atividade da Uber à luz da Diretiva 2000/31

26. Para apreciar se a atividade da Uber está abrangida pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2000/31, há que referir a definição de serviços da sociedade da informação que figura no artigo 2.º, alínea a), dessa diretiva. Tal definição remete para o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 98/34.

27. Segundo esta última disposição, um serviço da sociedade da informação é um serviço prestado mediante remuneração, à distância, por via eletrónica e mediante pedido individual de um destinatário. Os critérios do carácter remunerado do serviço e da prestação mediante pedido individual aparentemente não colocam problemas. Em contrapartida, o mesmo não sucede no que respeita à prestação à distância, por via eletrónica.

28. Conforme referi brevemente na parte dedicada às circunstâncias factuais do processo principal, a Uber permite, no essencial, encontrar, por meio de uma aplicação para *smartphone*, um condutor e estabelecer a ligação com o potencial passageiro, com vista à realização de uma prestação de transporte urbano a pedido. Assim, estamos perante um serviço misto, uma vez que uma parte deste serviço é prestada por via eletrónica e a outra, por definição, não. Trata-se de determinar se tal serviço está abrangido pela Diretiva 2000/31.

Serviços mistos na Diretiva 2000/31

29. A Diretiva 2000/31 tem por objeto assegurar a eficácia da livre prestação de serviços da sociedade da informação. Estes serviços encontram-se definidos no artigo 2.º, alínea a), desta diretiva, por remissão para o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 98/34. Segundo esta última disposição, tal serviço é, entre outros, «inteiramente transmitido, encaminhado e recebido por cabo, rádio, meios óticos ou outros meios eletromagnéticos» (8).

30. É evidente que algumas prestações incluem elementos que não são transmitidos por via eletrónica por não poderem ser desmaterializados. A venda em linha de bens materiais constitui um bom exemplo, uma vez que, segundo o considerando 18 da Diretiva 2000/31, está necessariamente incluída nos serviços da sociedade da informação. De resto, a Diretiva 2000/31 precisa que o domínio coordenado, ou seja, o conjunto de regras jurídicas que se aplicam a um serviço da sociedade da informação e com fundamento nas quais os Estados-Membros não podem, em princípio, restringir a atividade dos prestadores estabelecidos noutros Estados-Membros, não abrange as exigências aplicáveis aos serviços que não são prestados por via eletrónica (9). Assim, os Estados-Membros, nos limites eventualmente fixados por outras disposições do direito da União, podem restringir a liberdade dos prestadores através de regras relativas aos serviços não prestados por essa via (10).

31. Contudo, para que a Diretiva 2000/31 possa alcançar o seu objetivo de liberalização dos serviços da sociedade da informação, a liberalização limitada só à componente eletrónica deve ter uma influência real na possibilidade de exercício da atividade. Foi por este motivo que o legislador se concentrou nos serviços que, em princípio, são inteiramente transmitidos por via eletrónica, uma vez que as eventuais prestações fornecidas por outras vias constituem apenas um elemento acessório de tais serviços. Com efeito, seria liberalizar apenas uma

parte secundária de uma prestação complexa se essa prestação não pudesse ser livremente efetuada devido a uma regulamentação excluída do âmbito de aplicação das disposições da Diretiva 2000/31. Tal liberalização aparente não só não alcançaria o seu objetivo como teria inclusivamente consequências nefastas, na medida em que geraria incerteza jurídica e provocaria perda de confiança na legislação da União.

32. Por este motivo, uma interpretação do conceito de serviços da sociedade da informação que incluísse no seu âmbito as atividades em linha sem valor económico autónomo seria ineficaz para efeitos do cumprimento do objetivo prosseguido pela Diretiva 2000/31.

33. No caso dos serviços mistos, ou seja, dos serviços que incluem componentes eletrónicos e não eletrónicos, um serviço pode ser inteiramente transmitido por via eletrónica, em primeiro lugar, quando a prestação que não é fornecida por via eletrónica é economicamente independente do serviço prestado por essa via.

34. Esta hipótese ocorre, nomeadamente, quando um prestador intermediário facilita relações comerciais entre um utilizador e um prestador de serviços (ou um vendedor) independente. As plataformas de aquisição de bilhetes de avião ou de reserva de hotel são um exemplo. Nessa hipótese, a prestação do intermediário tem um verdadeiro valor acrescentado tanto para o utilizador como para o empresário em causa, mas permanece economicamente autónoma, uma vez que o empresário exerce a sua atividade de forma independente.

35. Em contrapartida, quando o prestador do serviço prestado por via eletrónica é igualmente o prestador do serviço que não é prestado por essa via ou quando exerce uma influência decisiva sobre as condições da prestação desse serviço, de tal modo que os dois formam um todo indissociável, considero que é necessário determinar o elemento principal da prestação em causa, ou seja, aquele que lhe confere o seu sentido económico. A qualificação como serviço da sociedade da informação implica que esse elemento principal seja prestado por via eletrónica.

36. Este é o caso, por exemplo, da venda de bens em linha. Na venda em linha, os elementos essenciais da transação, designadamente, a apresentação da oferta e a sua aceitação pelo adquirente, a celebração do contrato e, mais frequentemente, o pagamento, são realizados por via eletrónica e estão abrangidos pelo conceito de serviço da sociedade da informação. Foi o que declarou o Tribunal de Justiça no seu acórdão *Ker-Optika* (11). A entrega do bem adquirido constitui apenas a execução de uma obrigação contratual, pelo que, em princípio, a regulamentação relativa a esta entrega não deve afetar a prestação do serviço principal.

37. Todavia, não creio que a Diretiva 2000/31 deva ser interpretada no sentido de que qualquer atividade em linha ligada às operações comerciais, ainda que seja apenas acessória, secundária ou preparatória e não seja economicamente independente, constitui em si mesma um serviço da sociedade da informação.

38. Proponho analisar agora a atividade da Uber à luz destas considerações.

Atividade da Uber

39. O resultado desta análise dependerá, em larga medida, da questão de saber se a atividade da Uber deve ser encarada como um conjunto constituído, por um lado, pela prestação de intermediação entre os passageiros e os condutores por meio da plataforma eletrónica e, por outro, pela prestação de transporte propriamente dita, ou se estas duas prestações devem ser consideradas dois serviços distintos. Começarei por esta problemática.

40. No que respeita à qualificação de uma atividade à luz das disposições jurídicas relevantes, deverão colocar-se algumas hipóteses factuais. Uma vez que os elementos factuais fornecidos pelo órgão jurisdicional de reenvio são incompletos e que o serviço em causa foi suspenso em Espanha por força de ordens judiciais, basearei a minha análise nas informações disponíveis sobre os modos de funcionamento da Uber noutros países (12). Estes modos de funcionamento são em larga medida semelhantes. Em qualquer caso, caberá ao órgão jurisdicional de reenvio efetuar as apreciações factuais definitivas.

41. O que é a Uber? É uma empresa de transporte, de táxi para dizê-lo mais claramente? Ou é apenas uma plataforma eletrónica que permite encontrar, reservar e pagar um serviço de transporte prestado por outrem?

42. É comum classificar a Uber como uma empresa (ou uma plataforma) da chamada economia «colaborativa». Parece-me inútil discutir o significado exato deste termo (13). O que é relevante em relação à Uber é que efetivamente não pode ser considerada uma plataforma de utilização conjunta de veículos (14). Com efeito, nesta plataforma os condutores oferecem aos passageiros um serviço de transporte para um destino escolhido pelo passageiro e, por este serviço, é-lhes pago um montante que excede largamente o simples reembolso das despesas efetuadas. Por conseguinte, trata-se de um serviço de transporte clássico. Considerar que pertence ou não a uma «economia colaborativa» é irrelevante para efeitos da sua qualificação à luz do direito em vigor.

43. Nas suas observações escritas, a Uber afirma que se limita unicamente a intermediar a oferta (de transporte urbano) e a procura. No entanto, considero que esta é uma visão redutora do seu papel. De facto, a Uber não se limita a ligar a oferta à procura: cria essa oferta. Também regula as suas características essenciais e organiza o seu funcionamento.

44. A Uber permite que as pessoas que pretendem exercer a atividade de transporte urbano de passageiros se conectem à sua aplicação e exerçam essa atividade segundo as condições impostas pela Uber, que vinculam os condutores por força do contrato de utilização da aplicação. Trata-se de múltiplas condições, relativas tanto ao acesso como ao exercício da atividade, inclusivamente ao comportamento dos condutores na realização das prestações.

45. Assim, para poder aceder à aplicação Uber enquanto condutor, é indispensável dispor de um veículo (15). Os veículos admitidos a circular por conta da Uber devem reunir condições que, aparentemente, variam consoante os países e as cidades mas, regra geral, trata-se de veículos ligeiros de passageiros de quatro ou cinco portas sujeitos, pelo menos, a um limite de idade. As viaturas devem ter sido aprovadas na inspeção técnica e cumprir as regras em matéria de seguro obrigatório (16).

46. Os condutores devem obviamente possuir carta de condução (com uma determinada antiguidade) e um registo criminal sem antecedentes. Em alguns países também é exigido o histórico das infrações rodoviárias.

47. Embora o tempo de trabalho no âmbito da plataforma Uber não seja regulado, pelo que os condutores podem exercer esta atividade a título complementar, verifica-se que a maioria dos trajetos é realizada por condutores que têm essa atividade como única ou principal atividade profissional. Além disso, são recompensados financeiramente pela Uber se realizarem um número significativo de trajetos. A Uber também indica aos condutores os locais e os períodos onde ocorrerá um número de corridas significativo e/ou com tarifas vantajosas. Assim, sem exercer um controlo formal sobre os condutores, a Uber tem a capacidade de adaptar a sua oferta à flutuação da procura.

48. A aplicação Uber inclui uma funcionalidade de avaliação: os passageiros podem avaliar os condutores e vice-versa. Uma média de notas inferior a um determinado limiar pode levar à expulsão da plataforma, nomeadamente dos condutores. Deste modo, a Uber exerce um controlo, ainda que indireto, sobre a qualidade das prestações dos condutores.

49. Por último, é a Uber que determina o preço do serviço prestado. Este preço é calculado em função da distância e da duração do trajeto registados pela aplicação por meio de geolocalização. Em seguida, um algoritmo ajusta o preço à intensidade da procura, multiplicando o preço de base por um fator adequado quando a procura aumenta na sequência, por exemplo, de um evento ou simplesmente de uma alteração das condições meteorológicas, tal como uma trovoadas.

50. Embora os representantes da Uber tenham afirmado na audiência que, em princípio, os condutores têm liberdade para pedir um montante inferior ao indicado pela aplicação, esta opção não se afigura realista para os condutores. Com efeito, apesar de teoricamente lhes ser concedida tal faculdade, a Uber cobra, a título de comissão, o montante resultante do cálculo do preço do trajeto efetuado pela aplicação. Uma vez que qualquer eventual diminuição do preço pago pelo passageiro é feita em prejuízo do condutor, é pouco provável que este faça uso dessa faculdade (17). Por conseguinte, parece difícil negar que o preço do trajeto é determinado pela Uber.

51. Assim, a Uber controla todos os aspetos relevantes de um serviço de transporte urbano: o preço, evidentemente, mas também as condições mínimas de segurança mediante exigências prévias relativas aos condutores e aos veículos, a acessibilidade da oferta de transporte pelo incentivo aos condutores para atuarem em momentos e em locais de grande procura, o comportamento dos condutores através do sistema de avaliação e, por último, a possibilidade de expulsão da plataforma. Considero que os outros aspetos são secundários do ponto de vista de um utilizador médio do serviço de transporte urbano e não influenciam as suas escolhas económicas. Por conseguinte, a Uber controla os fatores economicamente relevantes do serviço de transporte oferecido na sua plataforma.

52. Apesar de este controlo não ser exercido segundo uma relação de subordinação hierárquica clássica, não nos devemos deixar enganar pelas aparências. Um controlo indireto como o exercido pela Uber, baseado em incentivos financeiros e numa avaliação descentralizada pelos passageiros, com um efeito de escala (18), permite uma gestão tão ou mais eficaz que a gestão baseada nas ordens formais dadas pela entidade patronal aos seus funcionários, bem como o controlo direto da sua execução.

53. Atendendo ao exposto, concluo que a atividade da Uber consiste numa única prestação de transporte num veículo encontrado e encomendado por meio da aplicação para *smartphone* e que este serviço é prestado, do ponto de vista económico (19), pela Uber ou em seu nome. O referido serviço também é apresentado dessa forma aos utilizadores, que assim o compreendem. Estes utilizadores, ao decidirem recorrer aos serviços da Uber, procuram um serviço de transporte que possua determinadas funcionalidades e uma determinada qualidade. Estas funcionalidades e esta qualidade são asseguradas pela Uber.

54. No entanto, tal conclusão não significa que os condutores da Uber devam ser necessariamente considerados seus empregados. Essa sociedade pode perfeitamente realizar as suas prestações recorrendo a empresários independentes, que atuem em seu nome na qualidade de subcontratantes. A polémica relativa ao estatuto dos condutores face à Uber, que já conduziu a decisões jurisdicionais em alguns Estados-Membros (20), é inteiramente alheia às questões jurídicas que estão em causa no presente processo.

55. O mesmo sucede no que respeita à questão da propriedade dos veículos. Considero que o facto de a Uber não ser proprietária destes é irrelevante, uma vez que um empresário pode perfeitamente assegurar prestações de serviços de transporte por meio de veículos que pertencem a terceiros, sobretudo se, para efeitos de tais serviços, recorreu aos referidos terceiros, não obstante a natureza do vínculo jurídico entre estas duas partes.

56. Em contrapartida, a conclusão a que acabo de chegar exclui, em meu entender, que a Uber seja considerada um simples intermediário entre os condutores e os passageiros. Os condutores que circulam no âmbito da plataforma Uber não exercem uma atividade própria que existe independentemente desta plataforma. Pelo contrário, essa atividade só pode existir devido à plataforma (21), sem a qual não teria qualquer sentido.

57. Por este motivo, considero que é errado comparar a Uber às plataformas de intermediação que permitem reservar um hotel ou adquirir bilhetes de avião.

58. É evidente que existem semelhanças, por exemplo nos mecanismos de reserva ou de aquisição diretamente na plataforma, nas facilidades de pagamento ou ainda nos sistemas de avaliação. Trata-se de serviços oferecidos pela plataforma aos seus utilizadores.

59. No entanto, contrariamente à situação dos condutores da Uber, tanto os hotéis como as companhias aéreas são empresas cujo funcionamento é totalmente independente de qualquer plataforma intermediária e em relação às quais estas plataformas apenas constituem um meio, entre outros, de comercialização dos seus serviços. São também essas empresas, e não as plataformas de reserva, que determinam as condições de prestação dos seus serviços, a começar pelos preços (22). De igual modo, tais empresas funcionam segundo regras específicas do seu setor de atividade, pelo que as plataformas de reserva não exercem um controlo prévio de acesso à atividade como o que a Uber faz em relação aos seus condutores.

60. Por último, nessa plataforma de reserva, os utilizadores têm uma verdadeira possibilidade de escolha entre vários prestadores cujas ofertas diferem em vários fatores importantes do seu ponto de vista, tais como o tipo de

voo ou de alojamento, os horários dos aviões, a localização do hotel, etc. Em contrapartida, na Uber, estes fatores são padronizados e determinados pela plataforma, de modo que, regra geral, o passageiro aceitará a prestação do condutor mais rapidamente disponível.

61. Por conseguinte, a Uber não é um simples intermediário entre condutores dispostos a prestar ocasionalmente um serviço de transporte e passageiros que procuram tal serviço. Pelo contrário, a Uber é um verdadeiro organizador e operador de serviços de transporte urbano nas cidades onde está presente. Embora seja verdade, como afirma a Uber nas observações que apresentou no presente processo, que o seu conceito é inovador, esta inovação inclui-se, no entanto, no domínio do transporte urbano.

62. Devo igualmente assinalar que considerar a Uber uma plataforma que agrupa prestadores de serviços independentes poderia suscitar questões do ponto de vista do direito da concorrência (23). Não obstante, não desenvolverei este ponto mais amplamente, uma vez que ultrapassa o âmbito do presente processo.

63. Assim, no sistema de funcionamento da Uber, a intermediação entre o potencial passageiro e um condutor não tem um valor económico próprio, uma vez que, conforme referi, os condutores que prestam serviços para a Uber não exercem, pelo menos quando conduzem no âmbito dos serviços da Uber, uma atividade económica independente. Com efeito, no quadro deste serviço, por um lado, os condutores da Uber apenas podem encontrar passageiros através da aplicação Uber e, por outro, esta aplicação só permite encontrar condutores que prestam serviços no âmbito desta plataforma. Assim, um é indissociável do outro e ambos formam um serviço único. Também não considero que a prestação de transporte propriamente dita possa ser considerada secundária.

64. É verdade que o carácter inovador da plataforma Uber assenta em larga medida na utilização de novas tecnologias, tais como a geolocalização e os *smartphones*, para organizar o transporte urbano. No entanto, esta inovação não se limita a isto: incide igualmente sobre a própria organização do transporte, sem a qual a Uber seria uma simples aplicação de reserva de táxis. Assim, no âmbito deste serviço, a prestação de transporte é indubitavelmente a principal prestação e a que lhe confere o seu sentido económico. O único objetivo dos utilizadores quando procuram condutores é serem transportados de um ponto para outro. Por conseguinte, a fase de intermediação tem apenas um carácter preparatório, cujo objetivo é permitir a realização da prestação principal nas melhores condições.

65. Deste modo, a prestação de intermediação entre o passageiro e o condutor não é autónoma nem principal relativamente à prestação de transporte. Por este motivo, não pode ser qualificada de «serviço da sociedade da informação». Tal qualificação não permitiria alcançar os objetivos de liberalização subjacentes à Diretiva 2001/31, uma vez que, mesmo que a atividade de intermediação estivesse liberalizada, os Estados-Membros teriam a liberdade de impossibilitar o seu exercício ao regularem a atividade de transporte. Por conseguinte, o único resultado de tal liberalização seria que o Estado-Membro no qual o prestador está estabelecido poderia beneficiar desse estabelecimento (graças aos investimentos, à criação de empregos e às receitas fiscais), impedindo, ao mesmo tempo, a prestação do serviço no seu território por força da regulamentação relativa às prestações não abrangidas pela Diretiva 2000/31 (24). Esta situação contrariaria toda a lógica da livre prestação de serviços da sociedade da informação tal como é organizada pela referida diretiva, que se baseia na vigilância da legalidade do funcionamento do prestador pelo Estado-Membro no qual está estabelecido e no reconhecimento dessa vigilância pelos outros Estados-Membros (25).

66. Tal situação, na qual o funcionamento da plataforma não é formalmente proibido mas a atividade de transporte não pode ser legalmente exercida devido ao próprio modelo do serviço UberPop, baseado em condutores não profissionais, produz outro efeito perverso. Com efeito, está demonstrado que a Uber utiliza diferentes meios referidos na imprensa para impedir que as autoridades fiscalizem os seus condutores, por exemplo, desconectando temporariamente a aplicação em determinadas zonas. Presta também apoio jurídico e financeiro aos condutores punidos por terem prestado serviços de transporte sem disporem da autorização exigida. Os próprios condutores utilizam diversos meios para escapar às fiscalizações (26). Assim, esta liberalização incompleta, ou até simplesmente aparente, na qual um elemento de uma atividade complexa é liberalizado enquanto outro permanece regulado, cria insegurança jurídica, que dá origem a uma zona cinzenta e incita à violação da lei.

Atividade da Uber à luz da Diretiva 2006/123

67. Não seria surpreendente que a atividade da Uber, conforme definida nos números anteriores, ou seja, como uma prestação única que inclui tanto a procura do condutor disponível e a reserva da corrida como a prestação de transporte *stricto sensu*, pudesse ser considerada um serviço no domínio dos transportes na aceção do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123.

68. Embora a mera redação desta disposição, que exclui do âmbito de aplicação da Diretiva 2006/123 os «serviços no domínio dos transportes», não se afigure suficiente para chegar a tal conclusão, o considerando 21 desta diretiva não deixa qualquer dúvida ao indicar que os referidos serviços incluem os «transportes urbanos [e] os táxis». Por conseguinte, não é necessário participar no debate relativo à questão de saber se as prestações da Uber constituem uma forma de serviço de táxi: todos os meios de transporte urbano são mencionados no considerando e a Uber é certamente um destes.

69. A atividade da Uber também deverá ser classificada como atividade abrangida pela exceção à livre prestação de serviços prevista no artigo 58.º, n.º 1, TFUE e ser sujeita às regras que constam dos artigos 90.º e seguintes TFUE. O artigo 91.º, n.º 1, alínea b), TFUE refere expressamente as «condições em que os transportadores não residentes podem efetuar serviços de transporte num Estado-Membro» como uma matéria que deve ser regulada no âmbito da política comum dos transportes. Ora, caso se admita, como defendo, que a Uber exerce prestações de transporte urbano, deve considerar-se que esta é, se não um transportador em sentido próprio, pelo menos um organizador de serviços de transporte.

70. Assim, e não sendo sequer necessário analisar o acórdão Grupo Itevelesa e o. (27), referido pelo órgão jurisdicional de reenvio na sua decisão de reenvio, deve concluir-se que a atividade da Uber constitui um serviço no

domínio dos transportes na aceção do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123. Por conseguinte, está excluída do âmbito de aplicação dessa diretiva. Por outro lado, tal atividade está abrangida pela exceção à livre prestação de serviços que consta do artigo 58.º, n.º 1, TFUE e é regulada pelas disposições dos artigos 90.º e seguintes TFUE.

Conclusão sobre a primeira e segunda questões prejudiciais

71. Para resumir as considerações anteriores, entendo que, no caso de serviços mistos, compostos por um elemento fornecido por via eletrónica e por outro que não é fornecido por esta via, o primeiro elemento deve ser ou economicamente independente ou principal em relação ao segundo para poder ser qualificado de «serviço da sociedade da informação». A atividade da Uber deve ser considerada um conjunto que abrange tanto o serviço de intermediação entre os passageiros e os condutores por meio da aplicação para *smartphones* como a própria prestação de transporte, que constitui, do ponto de vista económico, o elemento principal. Assim, esta atividade não pode ser dividida em duas para classificar uma parte desse serviço como um serviço da sociedade da informação. Consequentemente, tal serviço deve ser qualificado como «serviço no domínio dos transportes».

72. Por conseguinte, proponho que se responda o seguinte à primeira e segunda questões prejudiciais:

O artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31, conjugado com o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 98/34, deve ser interpretado no sentido de que um serviço que consiste na intermediação, através de um programa informático para telefones móveis, entre os potenciais passageiros e os condutores que oferecem prestações de transporte individual urbano a pedido, quando o prestador do referido serviço exerce um controlo sobre as modalidades essenciais das prestações de transporte efetuadas nesse âmbito, nomeadamente sobre o preço das referidas prestações, não constitui um serviço da sociedade da informação na aceção das referidas disposições.

O artigo 58.º, n.º 1, TFUE e o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123 devem ser interpretados no sentido de que o serviço descrito no ponto anterior constitui um serviço de transporte na aceção dessas disposições.

73. É evidente que caberá ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, à luz dos factos por ele próprio apurados, se a atividade em causa no processo principal cumpre o critério de controlo acima enunciado. Contudo, há que assinalar que vários órgãos jurisdicionais em diferentes Estados-Membros já decidiram nesse sentido (28). Isso poderá servir de inspiração ao órgão jurisdicional de reenvio, dentro do espírito de uma justiça em rede.

Considerações finais

74. Tendo em conta as respostas que proponho dar à primeira e segunda questões, ficam prejudicadas a terceira e quarta questões prejudiciais. No entanto, nas minhas considerações finais, gostaria de analisar os efeitos jurídicos da eventual qualificação das prestações realizadas pela Uber como serviço autónomo, limitado à intermediação entre os passageiros e os condutores, que, assim, não abrangeria a prestação de transporte propriamente dita. É inquestionável que tal serviço deveria ser qualificado como «serviço da sociedade da informação». Todavia, em meu entender, não seria necessário apreciar a questão de saber se esse serviço está incluído no domínio dos transportes.

O serviço de intermediação enquanto serviço da sociedade da informação

75. Importa recordar que, nos termos do artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 98/34, um serviço da sociedade da informação é um serviço prestado mediante remuneração, à distância, por via eletrónica e mediante pedido individual de um destinatário. Um serviço que consiste na intermediação, por meio de uma aplicação para *smartphones*, entre potenciais passageiros e condutores cumpriria certamente estes critérios.

76. No que respeita ao carácter remunerado da prestação, no sistema Uber, uma parte do preço do trajeto pago pelo passageiro é destinada ao operador da plataforma. Assim, a prestação de intermediação é remunerada pelo passageiro, assim que tiver sido efetuada a prestação de transporte.

77. Este serviço, analisado separadamente da prestação de transporte, é igualmente prestado à distância, uma vez que as duas partes, ou seja, a Uber e o destinatário do serviço, não estão simultaneamente presentes. A prestação de intermediação é efetuada por meio de uma aplicação para *smartphones* que opera através da rede Internet, o que indubitavelmente está abrangido pelo conceito de prestação por via eletrónica. De resto, é a única modalidade de reserva de um trajeto no âmbito da plataforma Uber. Por último, o serviço não é prestado de forma contínua, mas a pedido do destinatário.

78. Assim, o serviço da Uber, tal como definido no n.º 74 das presentes conclusões, estaria abrangido pelas disposições da Diretiva 2000/31.

79. Uma vez que no território da União a aplicação Uber é gerida e fornecida, tanto a condutores como a passageiros, pela sociedade Uber BV com sede nos Países Baixos, noutros Estados-Membros, incluindo em Espanha, este fornecimento é efetuado no âmbito da livre prestação de serviços, regulada, nomeadamente, pelo artigo 3.º, n.ºs 2 e 4, da Diretiva 2000/31.

80. Nos termos destas disposições, os Estados-Membros não podem, em princípio, restringir a livre prestação dos serviços provenientes de outros Estados-Membros, por razões pertencentes ao domínio coordenado, introduzindo exigências, quer sejam concebidas especificamente para os serviços da sociedade da informação quer sejam de natureza geral. O domínio coordenado abrange, nomeadamente, segundo o artigo 2.º, alínea h), i), primeiro travessão, da Diretiva 2000/31, exigências no que se refere «ao exercício de atividades [...], tal como os requisitos respeitantes [...] [à] autorização [...]». Em contrapartida, nos termos do mesmo artigo, alínea h), ii), terceiro travessão, o domínio coordenado não abrange «[exigências tais como as aplicáveis] aos serviços não prestados por meios eletrónicos».

81. Daqui decorre que a exigência de se dispor de autorização para prestar serviços de intermediação na celebração de contratos de transporte urbano a pedido, se ainda estiver em vigor (29) e na medida em que se aplique ao serviço de intermediação prestado pela plataforma Uber, integra-se no domínio coordenado e, por isso, está abrangida pela proibição decretada pelo artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 2000/31. Em contrapartida, todas as exigências impostas aos condutores, tanto no que respeita ao acesso à atividade de transporte como ao exercício

desta atividade, escapam ao domínio coordenado e, por conseguinte, a esta proibição, uma vez que o serviço de transporte, pela sua própria natureza, não é prestado por via eletrónica.

82. Os Estados-Membros podem, nos termos do artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2000/31, tomar medidas derogatórias da livre prestação de serviços da sociedade da informação, se essas medidas forem necessárias por razões de ordem pública, de saúde pública, de segurança pública ou de proteção dos consumidores.

83. Embora a quarta questão prejudicial diga precisamente respeito à justificação das medidas nacionais em causa, o órgão jurisdicional de reenvio não apresenta no seu pedido motivos que possam justificar a sujeição da atividade de intermediação no domínio do transporte a uma exigência de autorização. O Governo espanhol, nas suas observações, invoca motivos como a gestão da circulação e a segurança rodoviária. No entanto, parecem tratar-se antes de motivos suscetíveis de justificar as exigências impostas aos condutores que exercem prestações de transporte.

84. No que respeita diretamente às prestações de intermediação, o único motivo apresentado pelo Governo espanhol que poderia aplicar-se à Uber é o que se refere à transparência na fixação dos preços, que se inclui na proteção dos consumidores. Recordo que, no sistema Uber, não é o condutor mas sim a plataforma quem fixa o preço do trajeto. Não obstante, parece-me que essa transparência poderia ser assegurada por meios menos restritivos do que a exigência de uma autorização para a atividade de intermediação, como uma obrigação de informação do passageiro. Assim, esta exigência não cumpriria o critério da proporcionalidade, previsto expressamente no artigo 3.º, n.º 4, alínea a), iii), da Diretiva 2000/31.

85. Contudo, a complexidade do processo principal assenta no facto de este processo ter por objeto a punição da Uber por alegados atos de concorrência desleal contra os membros da demandante (30). Estes atos resultam não apenas do facto de a Uber exercer a atividade de intermediação na celebração de contratos de transporte sem dispor da autorização necessária, mas igualmente do facto de os condutores que realizam as prestações de transporte no âmbito da plataforma Uber não cumprirem as condições que a legislação espanhola impõe para este tipo de prestações. Ora, estas condições não estão abrangidas nem pela Diretiva 2000/31 nem pela Diretiva 2006/123, uma vez que não há dúvidas de que se integram no domínio dos transportes.

86. As disposições da Diretiva 2000/31 opõem-se a que a Uber seja punida pela concorrência desleal que resulta da atividade dos condutores que exercem prestações de transporte no âmbito desta plataforma? Conforme referi (31), considero que a Uber não é um simples intermediário entre os passageiros e os condutores. Organiza e gere um sistema completo de transporte urbano, a pedido. Por este motivo, não só é responsável pela prestação de intermediação entre os passageiros e os condutores como também pela atividade destes últimos. O mesmo ocorreria se a prestação de intermediação fosse considerada independente da prestação de transporte propriamente dita, uma vez que ambas acabariam por ser exercidas pela Uber ou em seu nome.

87. A interpretação segundo a qual, para assegurar a eficácia da Diretiva 2000/31, a atividade da Uber no seu conjunto deveria beneficiar da liberalização prevista por esta diretiva deve, em meu entender, ser excluída. Com efeito, esta interpretação seria contrária às disposições expressas da Diretiva 2000/31, segundo as quais apenas as exigências relativas aos serviços prestados por via eletrónica são afetadas pela proibição que consta do artigo 3.º, n.º 2, desta diretiva (32). De acordo com a referida interpretação, em teoria, qualquer atividade económica poderia ser abrangida pela Diretiva 2000/31, uma vez que atualmente todos os empresários estão em condições de propor prestações por via eletrónica, tais como a informação sobre os produtos ou os serviços, a reserva, a marcação de encontros ou o pagamento.

88. Por conseguinte, a Diretiva 2000/31 não se opõe a que o direito nacional estabeleça exigências relativas à atividade de transporte propriamente dita, nem a que a Uber seja punida por inobservância dessas exigências, incluindo por uma ordem judicial de cessação do serviço. Ora, a atividade da Uber, pelo menos no que respeita ao serviço UberPop, em causa no processo principal, é organizada de tal forma que a Uber não pode, no estado atual, respeitar essas exigências. Com efeito, baseia-se em condutores não profissionais que, não dispendo de uma licença de transporte urbano, por definição, não cumprem as referidas exigências. O facto de considerar a atividade de intermediação um serviço da sociedade da informação em nada altera esta conclusão, uma vez que as prestações dos condutores não estão abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2000/31. Isto demonstra o carácter artificial de uma distinção entre um serviço que é prestado por via eletrónica e um serviço que não o é, quando essas duas prestações estão tão intimamente ligadas entre si e são fornecidas pelo mesmo prestador.

89. Todavia, não considero que a necessidade de garantir a eficácia da regulamentação relativa à prestação de serviços de transporte *stricto sensu* possa justificar a imposição, a título preventivo, da exigência de uma autorização para os serviços de intermediação em geral. O combate contra qualquer atividade ilícita neste domínio só pode ser repressivo.

90. Para concluir esta parte, entendo que, caso o serviço de intermediação entre os potenciais passageiros e os condutores fosse considerado independente da prestação de transporte propriamente dita e, por conseguinte, um serviço da sociedade da informação, o artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 2000/31 opor-se-ia à exigência de uma autorização para a prestação de tal serviço, a menos que esta exigência fosse justificada por um dos motivos enumerados no artigo 3.º, n.º 4, desta diretiva e fosse proporcionada ao objetivo prosseguido, o que se me afigura pouco provável. No entanto, isto não produziria efeitos jurídicos reais, na medida em que este serviço de intermediação não tem qualquer sentido económico sem as prestações de transporte que, em contrapartida, o legislador nacional pode sujeitar a numerosas exigências.

Quanto à aplicabilidade da Diretiva 2006/123

91. No que respeita à aplicabilidade da Diretiva 2006/123, considero que não é necessário analisar a questão de saber se um serviço que consiste na intermediação, por meio de uma aplicação para *smartphones*, entre os potenciais passageiros e os condutores que oferecem prestações de transporte urbano a pedido está abrangido pelo conceito de serviço no domínio dos transportes na aceção do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), desta diretiva.

92. Com efeito, o artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 2006/123 estabelece um primado das disposições de outros atos do direito da União que regulam o acesso e o exercício de uma atividade de serviço em setores específicos em caso de conflito entre as referidas disposições e esta diretiva. Mesmo que a Diretiva 2000/31 não figure entre os atos enumerados nessa disposição, considero que a formulação «[e]stes atos incluem» indica claramente que se trata de uma enumeração não taxativa limitada aos atos cuja inclusão não é evidente *per se*. Ora, no que respeita a tal ponto, a Diretiva 2000/31 tem o caráter de *lex specialis* em relação à Diretiva 2006/123 que, mesmo se não existisse o artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 2006/123, deveria ter primazia em conformidade com o adágio *lex posterior generali non derogat legi priori speciali*.

93. Por conseguinte, se a atividade de intermediação fosse considerada abrangida pela Diretiva 2000/31, estaria excluída do âmbito de aplicação da Diretiva 2006/123.

Conclusão

94. Tendo em consideração o exposto, proponho que o Tribunal de Justiça responda o seguinte às questões prejudiciais submetidas pelo Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.º 3 de Barcelona, Espanha):

O artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico»), conjugado com o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação, conforme alterada pela Diretiva 98/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de julho de 1998, deve ser interpretado no sentido de que um serviço que consiste na intermediação, através de um programa informático para telefones móveis, entre os potenciais passageiros e os condutores que oferecem prestações de transporte individual urbano a pedido, quando o prestador do referido serviço exerce um controlo sobre as modalidades essenciais das prestações de transporte efetuadas nesse âmbito, nomeadamente sobre o preço das referidas prestações, não constitui um serviço da sociedade da informação na aceção das referidas disposições.

O artigo 58.º, n.º 1, TFUE e o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, devem ser interpretados no sentido de que o serviço descrito no ponto anterior constitui um serviço de transporte na aceção destas disposições.

Língua original: francês.

2 Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO 1998, L 204, p. 37), conforme alterada pela Diretiva 98/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de julho de 1998 (JO 1998, L 217, p. 18) (a seguir «Diretiva 98/34»). Nos termos do artigo 11.º da Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO 2015, L 241, p. 1), a Diretiva 98/34 foi revogada em 7 de outubro de 2015, no entanto, permanece aplicável *ratione temporis* aos factos do processo principal. De resto, a redação do artigo 1.º, 1, alínea b), da Diretiva 2015/1535 é, no essencial, idêntica.

3 Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico») (JO 2000, L 178, p. 1).

4 Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno (JO 2006, L 376, p. 36).

5 Embora utilize o termo «plataforma» para designar o sistema de intermediação entre condutores e passageiros e de reserva de prestações de transporte, não deve extrair-se deste termo qualquer conclusão quanto ao caráter desta plataforma. Nomeadamente, este termo não significa que se trata de um simples intermediário, uma vez que a Uber não o é, como irei expor em seguida.

6 V., além das informações fornecidas pela demandada no processo principal, Noto La Diega, G., «Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations», *European Journal of Consumer Law*, n.º 2015/2, pp. 383 a 413, nomeadamente, p. 407.

7 V. artigo 90.º TFUE, lido em conjugação com o artigo 58.º, n.º 1, TFUE.

8 Artigo 1.º, n.º 2, segundo parágrafo, segundo travessão, da Diretiva 98/34. O sublinhado é meu.

9 Artigo 2.º, alínea h), e artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 2000/31.

10 V., neste sentido, acórdão de 2 de dezembro de 2010, Ker-Optika (C-108/09, EU:C:2010:725, n.ºs 29 e 30).

11 Acórdão de 2 de dezembro de 2010 (C-108/09, EU:C:2010:725, n.ºs 22 e 28).

12 O funcionamento da Uber é objeto de doutrina já abundante. V., nomeadamente, Noto La Diega, G., *op.cit.*, Rogers, B., The Social Cost of Uber, *The University of Chicago Law Review Dialogue*, 82/2015, p. 85 a 102, Gamet, L., «UberPop (+)», *Droit social*, 2015, p. 929; Prassl, J., Risak, M., Uber, «Taskrabbitt, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork», *Comparative Labor Law & Policy Journal*, vol. 37 (2016), pp. 619 a 651. As circunstâncias factuais relativas ao modo de funcionamento da Uber resultam igualmente de decisões dos órgãos jurisdicionais nacionais dos Estados-Membros, v., nomeadamente, acórdão do London Employment Tribunal de 28 de outubro de 2016, Aslam, Farrar and Others v. Uber (case 2202551/2015); decisão da Audiencia Provincial de Madrid n.º 15/2017, de 23 de janeiro de 2017, no processo que opõe a Uber à Asociación Madrileña del Taxi, e despacho do Tribunale Ordinario di Milano, de 2 de julho de 2015 (processos 35445/2015 e 36491/2015).

13 Quanto ao conceito da economia colaborativa v., nomeadamente, Hatzopoulos, V., e Roma, S., «Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law», *Common Market Law Review*, n.º 54, 2017, pp. 81 a 128, pp. 84 e segs. A Comissão propôs uma definição na sua comunicação intitulada «Un agenda européen pour l'économie collaborative» [COM(2016) 356 final, p. 3]. Contudo, é tão ampla que é possível duvidar da sua utilidade para distinguir um tipo de atividade suficientemente diferenciado que justifique um tratamento jurídico específico.

14 A utilização conjunta de veículos consiste na partilha de um trajeto comum, determinado pelo condutor e não pelo passageiro, em contrapartida, no máximo, do reembolso ao condutor de parte das despesas da viagem. Uma vez que o contacto entre os condutores e os potenciais passageiros é facilitado por aplicações em linha, é uma espécie de «autostop 2.0». Em qualquer caso, não se trata de uma atividade lucrativa.

15 A Uber nega colocar veículos à disposição dos condutores mas, através do seu serviço Ubermarketplace, desempenha um papel de intermediário entre os condutores e as empresas de locação e de *leasing* de veículos.

16 Contudo, não é claro que são exigências que se aplicam aos veículos destinados ao transporte remunerado de passageiros ou simplesmente formalidades aplicáveis aos veículos para utilização privada.

17 V. acórdão do London Employment Tribunal referido na nota de pé de página 12, n.º 18.

18 O elevado número de condutores permite alcançar o resultado pretendido sem ter de ser exercido um controlo direto e individual sobre cada um deles. Em contrapartida, o elevado número de passageiros assegura um controlo eficaz e relativamente objetivo do comportamento dos condutores, desobrigando a plataforma dessa tarefa.

19 Não abordarei a qualificação de relação jurídica entre a Uber e os seus condutores, uma vez que este aspeto está sujeito ao direito nacional.

20 V., nomeadamente, acórdão do London Employment Tribunal, referido na nota de pé de página 12.

21 Ou uma plataforma semelhante, uma vez que o modelo subjacente à Uber foi replicado, após a sua criação, sem atingir a mesma notoriedade.

22 O facto de algumas plataformas celebrarem com os hotéis acordos de paridade tarifária, mediante os quais os hotéis se comprometem a não propor noutros sítios preços mais favoráveis do que o proposto na plataforma em causa, não altera nada. Com efeito, não se trata da determinação do preço das prestações por parte da plataforma, mas de um compromisso relativo às tarifas fixadas por diferentes parceiros comerciais. Além disso, estas cláusulas de paridade tarifária foram questionadas pelas autoridades da concorrência em vários Estados-Membros, o que conduziu à criação do Grupo de trabalho europeu sobre as plataformas de reserva em linha, sob a égide da Comissão.

23 Por exemplo, a utilização, por parte de concorrentes, do mesmo algoritmo para calcular o preço não é em si mesma ilegal, mas poderia suscitar preocupações no que respeita à *hub-and-spoke conspiracy* quando o poder da plataforma aumenta. V., relativamente a eventuais problemas do modelo Uber do ponto de vista do direito da concorrência, Hatzopoulos, V. Roma, S., *op. cit.*, pp. 110 e 120, assim como Ezrachi, A., Stucke, M. E., «Artificial Intelligence & Collusion: When Computers Inhibit Competition», *CCLP Working Paper 40*, Oxford 2015, p. 14. V., igualmente, acórdãos de 22 de outubro de 2015, AC-Treuhand/Comissão (C-194/14 P, EU:C:2015:717), e de 21 de janeiro de 2016, Eturas e o. (C-74/14, EU:C:2016:42, n.ºs 27 e 28 e jurisprudência referida), assim como as conclusões que apresentei nesse processo (C-74/14, EU:C:2015:493).

24 Observo que, segundo as informações disponíveis, o serviço UberPop foi proibido nos Países Baixos, Estado-Membro sede da sociedade Uber BV, pelo acórdão do College van Beroep voor het bedrijfsleven, de 8 de dezembro de 2014 (AWB 14/726, ECLI:NL:CBB:2014:450). V. Hatzopoulos, V., e Roma, S., *op. cit.*, p. 91.

25 V. artigo 3.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2000/31.

26 Nomeadamente, o programa informático Greyball, que permite evitar as fiscalizações das autoridades. V. «Uber Uses Tech to Deceive Authorities Worldwide», *The New York Times*, de 4 de março de 2017.

27 Acórdão de 15 de outubro de 2015 (C-168/14, EU:C:2015:685).

28 V., nomeadamente, decisões nacionais referidas na nota de pé de página 12 das presentes conclusões.

29 V. as considerações que apresentei a este respeito no n.º 9 das presentes conclusões.

30 Recordo que o litígio em causa no processo principal não é relativo ao funcionamento da aplicação Uber enquanto tal, mas à prestação do serviço UberPop na cidade de Barcelona.

31 V., nomeadamente, n.ºs 43 a 53 das presentes conclusões.

32 V. artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 2000/31, lido em conjugação com o artigo 2.º, alínea h), ii), terceiro travessão, desta diretiva. Esta disposição é confirmada pelo considerando 18 da mesma diretiva.



Início > Formulário de pesquisa > Lista de resultados > Documentos



Língua do documento : português ECLI:EU:C:2017:981

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)
20 de dezembro de 2017 (*)

«Reenvio prejudicial — Artigo 56.o TFUE — Artigo 58.o, n.o 1, TFUE — Serviços no domínio dos transportes — Diretiva 2006/123/CE — Serviços no mercado interno — Diretiva 2000/31/CE — Diretiva 98/34/CE — Serviços da sociedade da informação — Serviço de intermediação que permite, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar deslocações urbanas — Exigência de uma autorização»
No processo C-434/15,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.º 3 de Barcelona, Espanha), por decisão de 16 de julho de 2015, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 7 de agosto de 2015, no processo

Asociación Profesional Elite Taxi

contra

Uber Systems Spain,SL,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: K. Lenaerts, presidente, A. Tizzano, vice-presidente, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. L. da Cruz Vilaça, J. Malenovský e E. Levits, presidentes de secção, E. Juhász, A. Borg Barthet, D. Šváby (relator), C. Lycourgos, M. Vilaras e E. Regan, juízes,
advogado-geral: M. Szpunar,

secretário: M. Ferreira, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 29 de novembro de 2016,

considerando as observações apresentadas:

em representação da Asociación Profesional Elite Taxi, por M. Balagué Farré e D. Salmerón Porras, abogados, e por J. A. López-Jurado González, procurador,

em representação da Uber Systems Spain, SL, por B. Le Bret e D. Calciu, avocats, e por R. Allendesalazar Corcho, J. J. Montero Pascual, C. Fernández Vicién e I. Moreno-Tapia Rivas, abogados,

em representação do Governo espanhol, por M. A. Sampol Pucurull e A. Rubio González, na qualidade de agentes,

em representação do Governo estónio, por N. Grünberg, na qualidade de agente,

em representação da Irlanda, por E. Creedon, L. Williams e A. Joyce, na qualidade de agentes, assistidos por A. Carroll, barrister,

em representação do Governo helénico, por M. Michelogiannaki, na qualidade de agente,

em representação do Governo francês, por D. Colas, G. de Bergues e R. Coesme, na qualidade de agentes,

em representação do Governo neerlandês, por H. Stergiou e M. Bulterman, na qualidade de agentes,

em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,

em representação do Governo finlandês, por S. Hartikainen, na qualidade de agente,

em representação da Comissão Europeia, por É. Gippini Fournier, F. Wilman, J. Hottiaux e H. Tserepa-Lacombe, na qualidade de agentes,

em representação do Órgão de Fiscalização da EFTA, por C. Zatschler, Ø. Bø e C. Perrin, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 11 de maio de 2017,

profere o presente

Acórdão

O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 56.º TFUE, do artigo 1.º da Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO 1998, L 204, p. 37), conforme alterada pela Diretiva 98/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de julho de 1998 (JO 1998, L 217, p. 18) (a seguir «Diretiva 98/34»), do artigo 3.º da Diretiva 2000/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico») (JO 2000, L 178, p. 1), bem como dos artigos 2.º e 9.º da Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno (JO 2006, L 376, p. 36).

Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio entre a Asociación Profesional Elite Taxi (a seguir «Elite Taxi»), uma associação profissional de motoristas de táxis da cidade de Barcelona (Espanha), e a Uber Systems Spain, SL, sociedade ligada à Uber Technologies Inc., a propósito da prestação, por esta, através de uma aplicação para telefones inteligentes, de um serviço remunerado que estabelece a ligação entre motoristas não profissionais

que utilizam o respetivo veículo e pessoas que pretendam efetuar deslocações urbanas, sem dispor de licenças e autorizações administrativas.

Quadro jurídico

Direito da União

Diretiva 98/34

O artigo 1.^o, ponto 2, da Diretiva 98/34 dispõe:

«Para efeitos da presente diretiva entende-se por:

“serviço”: qualquer serviço da sociedade da informação, isto é, qualquer serviço prestado normalmente mediante remuneração, à distância, por via eletrónica e mediante pedido individual de um destinatário de serviços.

Para efeitos da presente definição, entende-se por:

“à distância”: um serviço prestado sem que as partes estejam simultaneamente presentes,

“por via eletrónica”: um serviço enviado desde a origem e recebido no destino através de instrumentos eletrónicos de processamento (incluindo a compressão digital) e de armazenamento de dados, que é inteiramente transmitido, encaminhado e recebido por cabo, rádio, meios óticos ou outros meios eletromagnéticos,

“mediante pedido individual de um destinatário de serviços”: um serviço fornecido por transmissão de dados mediante pedido individual.

No anexo V figura uma lista indicativa dos serviços não incluídos nesta definição.

[...]»

Em conformidade com os artigos 10.^o e 11.^o da Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO 2015, L 241, p. 1), a Diretiva 98/34 foi revogada em 7 de outubro de 2015. Todavia, esta última diretiva continua aplicável *ratione temporis* ao litígio no processo principal.

Diretiva 2000/31

O artigo 2.^o, alínea a), da Diretiva 2000/31 prevê que, para efeitos desta diretiva, os «serviços da sociedade da informação» devem ser entendidos como os serviços na aceção do n.^o 2 do artigo 1.^o da Diretiva 98/34.

O artigo 3.^o, n.^{os} 2 e 4, da Diretiva 2000/31 prevê:

«2. Os Estados-Membros não podem, por razões que relevem do domínio coordenado, restringir a livre circulação dos serviços da sociedade da informação provenientes de outro Estado-Membro.

[...]

4. Os Estados-Membros podem tomar medidas derrogatórias do n.^o 2 em relação a determinado serviço da sociedade da informação, caso sejam preenchidas as seguintes condições:

As medidas devem ser:

Necessárias por uma das seguintes razões:

defesa da ordem pública, em especial prevenção, investigação, deteção e incriminação de delitos penais, incluindo a proteção de menores e a luta contra o incitamento ao ódio fundado na raça, no sexo, na religião ou na nacionalidade, e contra as violações da dignidade humana de pessoas individuais,

proteção da saúde pública,

segurança pública, incluindo a salvaguarda da segurança e da defesa nacionais,

defesa dos consumidores, incluindo os investidores;

Tomadas relativamente a um determinado serviço da sociedade da informação que lese os objetivos referidos na subalínea i), ou que comporte um risco sério e grave de prejudicar esses objetivos;

Proporcionais a esses objetivos;

Previamente à tomada das medidas em questão, e sem prejuízo de diligências judiciais, incluindo a instrução e os atos praticados no âmbito de uma investigação criminal, o Estado-Membro deve:

ter solicitado ao Estado-Membro a que se refere o n.^o 1 que tome medidas, sem que este último as tenha tomado ou se estas se tiverem revelado inadequadas,

ter notificado à Comissão e ao Estado-Membro a que se refere o n.^o 1 a sua intenção de tomar tais medidas.»

Diretiva 2006/123

Nos termos do considerando 21 da Diretiva 2006/123, «[o]s serviços, incluindo os transportes urbanos, os táxis e as ambulâncias, bem como os serviços portuários, devem ser excluídos do âmbito de aplicação [desta] diretiva».

O artigo 2.^o, n.^o 2, alínea d), da referida diretiva prevê que esta não se aplica aos serviços no domínio dos transportes, incluindo os serviços portuários, abrangidos pelo âmbito do título V da parte III do Tratado CE, atual título VI da parte III do Tratado FUE.

O capítulo III da Diretiva 2006/123, intitulado «Liberdade de estabelecimento dos prestadores», inclui o seu artigo 9.^o, que dispõe, no n.^o 1:

«Os Estados-Membros só podem subordinar a um regime de autorização o acesso a uma atividade de serviços e o seu exercício se forem cumpridas as condições seguintes:

O regime de autorização não ser discriminatório em relação ao prestador visado;

A necessidade de um regime de autorização ser justificada por uma razão imperiosa de interesse geral;

O objetivo pretendido não poder ser atingido através de uma medida menos restritiva, nomeadamente porque um controlo *a posteriori* significaria uma intervenção demasiado tardia para se poder obter uma real eficácia.»

O capítulo IV desta diretiva, intitulado «Livre circulação de serviços», inclui o seu artigo 16.^o, que fixa as modalidades que permitem aos prestadores de serviços prestar serviços num Estado-Membro diferente daquele em que se encontram estabelecidos.

Direito espanhol

Na aglomeração de Barcelona, os serviços de táxi são regidos pela Ley 19/2003 del Taxi (Lei n.^o 19/2003, dos serviços de taxi), de 4 de julho de 2003 (DOGC n.^o 3926, de 16 de julho de 2003, e BOE n.^o 189, de 8 de agosto de 2003) e pelo Regulamento Metropolitano del Taxi (Regulamento sobre os serviços de táxi da aglomeração de Barcelona), adotado pelo Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (Conselho Diretor do Organismo de Gestão dos Transportes da Aglomeração de Barcelona, Espanha), de 22 de julho de 2004.

Nos termos do artigo 4.^o da referida lei:

- «1. A prestação do serviço de táxi urbano está sujeita à obtenção prévia da licença que habilita o titular para cada um dos veículos destinados a exercer essa atividade.
2. As licenças que habilitam à prestação de serviços de táxi urbano são emitidas pelas câmaras municipais ou pelas autarquias locais competentes no território onde a atividade deve ser exercida.
3. A prestação do serviço de táxi interurbano está sujeita à obtenção da autorização correspondente, emitida pelo Ministério do Governo Regional competente em matéria de transportes.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

Em 29 de outubro de 2014, a Elite Taxi interpôs recurso no Juzgado de lo Mercantil n.^o 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.^o 3 de Barcelona, Espanha), destinado a obter a declaração, por esse órgão jurisdicional, de que as atividades da Uber Systems Spain violam a legislação em vigor e constituem práticas enganosas e atos de concorrência desleal, na aceção da Ley 3/1991 de Competencia Desleal (Lei n.^o 3/1991, da concorrência desleal), de 10 de janeiro de 1991. A Elite Taxi pede igualmente que a Uber Systems Spain seja condenada a cessar o seu comportamento desleal que consiste em dar assistência a outras sociedades do grupo, através da prestação de serviços de reserva mediante pedidos efetuados por intermédio de aparelhos móveis e pela Internet. Por último, pede que o referido órgão jurisdicional proíba a Uber Systems Spain de exercer esta atividade no futuro.

O Juzgado de lo Mercantil n.^o 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.^o 3 de Barcelona) apurou previamente que, embora a Uber Systems Spain exerça a sua atividade em Espanha, essa atividade está ligada a uma plataforma internacional, o que justifica que a ação desta sociedade seja apreciada ao nível da União Europeia. Em seguida, salienta que nem a Uber Systems Spain nem os motoristas não profissionais dos veículos em causa dispõem das licenças e das credenciais previstas no Regulamento sobre os serviços de táxi da aglomeração de Barcelona, de 22 de julho de 2004.

Para verificar se as práticas da Uber Systems Spain e das sociedades a ela ligadas (a seguir, em conjunto, «Uber») podem ser qualificadas de desleais e violar as regras espanholas da concorrência, o Juzgado de lo Mercantil n.^o 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.^o 3 de Barcelona) considera necessário verificar se a Uber deve ou não dispor de uma autorização administrativa prévia. Para tal, há que determinar se os serviços prestados por esta sociedade devem ser considerados serviços de transporte, serviços próprios da sociedade da informação ou uma combinação destes dois tipos de serviços. Com efeito, da qualificação que lhes for dada depende a possibilidade de lhe impor a obrigação de dispor de autorização administrativa prévia. Em especial, o órgão jurisdicional de reenvio considera que, se o serviço em causa estiver abrangido pela Diretiva 2006/123 ou pela Diretiva 98/34, as práticas da Uber não podem ser consideradas desleais.

Para esse efeito, este órgão jurisdicional indica que a Uber entra em contacto ou estabelece a ligação com motoristas não profissionais a quem fornece uma série de ferramentas informáticas — uma *interface* — que lhes permite, por sua vez, estabelecer a ligação com pessoas que pretendam efetuar trajetos urbanos e que acedem ao serviço através da aplicação informática com o mesmo nome. A atividade da Uber é exercida com fim lucrativo.

O órgão jurisdicional de reenvio observa igualmente que o pedido de decisão prejudicial não incide, de maneira nenhuma, sobre esses elementos de facto, mas unicamente sobre a qualificação jurídica do serviço em causa.

Por conseguinte, o Juzgado de lo Mercantil n.^o 3 de Barcelona (Tribunal de Comércio n.^o 3 de Barcelona) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

Na medida em que o artigo 2.^o, n.^o 2, alínea d), da [Diretiva 2006/123] exclui as atividades de transportes do seu âmbito de aplicação, deve a atividade de intermediação entre o proprietário de um automóvel e a pessoa que necessita de se deslocar dentro de uma cidade, atividade exercida com caráter lucrativo pela [Uber Systems Spain] e no âmbito da qual esta última gere os meios informáticos — *interface* e aplicação de programas informáticos (“telefones inteligentes e plataformas tecnológicas” segundo as palavras da [Uber Systems Spain]) — que permitem estabelecer a ligação entre essas pessoas, ser considerada uma mera atividade de transporte, ou deve ser considerada um serviço eletrónico de intermediação ou um serviço próprio da sociedade da informação na aceção do artigo 1.^o, [ponto] 2, da [Diretiva 98/34]?

Para a determinação da natureza jurídica desta atividade, poderá esta ser parcialmente considerada um serviço da sociedade de informação e, sendo esse o caso, deverá o serviço eletrónico de intermediação beneficiar do princípio da livre prestação de serviços consoante este é garantido pelo direito da União, mais precisamente pelo artigo 56.^o TFUE e pelas Diretivas [2006/123] e [2000/31]?

Se o Tribunal de Justiça considerar que o serviço prestado pela [Uber Systems Spain] não é um serviço de transporte e que, por conseguinte, está abrangido pelos casos referidos na Diretiva 2006/123, deve o conteúdo do artigo 15.^o da Lei [n.^o 3/1991] da concorrência desleal [de 10 de janeiro de 1991] — relativo à violação das normas que regulam a atividade da concorrência — considerar-se contrário à Diretiva 2006/123, concretamente ao

seu artigo 9.^o, relativo à liberdade de estabelecimento e aos regimes de autorização, na medida em que remete para leis ou disposições jurídicas internas sem ter em conta o facto de que o regime de obtenção das licenças, autorizações ou credenciais não pode, em caso nenhum, ser restritivo ou desproporcionado, ou seja, não pode constituir um entrave não razoável ao princípio da liberdade de estabelecimento?

Caso se confirme que a Diretiva [2000/31] é aplicável ao serviço prestado pela [Uber Systems Spain], constituem as restrições às quais um Estado-Membro sujeita a livre prestação do serviço eletrónico de intermediação a partir de outro Estado-Membro, sob a forma de exigência de uma autorização ou de uma licença, ou sob forma de ordem judicial de cessação da prestação do serviço eletrónico de intermediação decretada com base na legislação nacional em matéria de concorrência desleal, medidas válidas que consubstanciem exceções ao disposto no artigo 3.^o, n.^o 2, da Diretiva [2000/31], por força do disposto no artigo 3.^o, n.^o 4, da mesma diretiva?»

Quanto à competência do Tribunal de Justiça

A Elite Taxi considera que a qualificação jurídica do serviço prestado pela Uber não é da competência do Tribunal de Justiça, uma vez que essa qualificação pressupõe pronunciar-se sobre questões de facto. Nestas circunstâncias, o Tribunal de Justiça não é competente para responder às questões submetidas.

A este respeito, há que recordar que o órgão jurisdicional de reenvio afirmou claramente, como resulta do n.^o 17 do presente acórdão, que as suas questões de modo nenhum incidem sobre o apuramento ou sobre a apreciação dos factos do litígio no processo principal, mas unicamente sobre a qualificação jurídica do serviço em causa. Ora, a qualificação, à luz do direito da União, de factos apurados pelo referido órgão jurisdicional pressupõe uma interpretação desse direito, para a qual, no âmbito do procedimento previsto no artigo 267.^o TFUE, o Tribunal de Justiça é competente (v., neste sentido, acórdão de 3 de dezembro de 2015, Banif Plus Bank, C-312/14, EU:C:2015:794, n.^{os} 51 e 52).

Por conseguinte, o Tribunal de Justiça é competente para conhecer das questões submetidas.

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à admissibilidade

Os Governos espanhol, helénico, neerlandês, polaco e finlandês, a Comissão Europeia e o Órgão de Fiscalização da EFTA salientam o carácter insuficientemente preciso da decisão de reenvio tanto no que se refere à legislação nacional aplicável como à natureza das atividades em causa no processo principal.

A este respeito, há que recordar que o Tribunal de Justiça só pode recusar pronunciar-se sobre uma questão prejudicial submetida por um órgão jurisdicional nacional quando for manifesto que a interpretação do direito da União solicitada não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal não dispuser dos elementos de facto e de direito necessários para dar uma resposta útil às questões que lhe são submetidas (acórdão de 27 de junho de 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, n.^o 25).

Quanto a este último ponto, a necessidade de obter uma interpretação do direito da União que seja útil ao juiz nacional exige, como resulta do artigo 94.^o, alíneas a) e b), do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, que este defina o quadro factual e regulamentar em que se inserem as questões que submete ou que, pelo menos, explique as hipóteses factuais em que essas questões assentam (v. acórdão de 10 de maio de 2017, de Lobkowicz, C-690/15, EU:C:2017:355, n.^o 28).

Além disso, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, as informações fornecidas nas decisões de reenvio servem não apenas para permitir ao Tribunal de Justiça dar respostas úteis mas igualmente para dar aos Governos dos Estados-Membros e aos outros interessados a possibilidade de apresentarem observações em conformidade com o artigo 23.^o do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia. Incumbe ao Tribunal de Justiça providenciar por que esta possibilidade seja salvaguardada, tendo em conta que, nos termos desse artigo, só as decisões de reenvio são notificadas às partes interessadas, acompanhadas de uma tradução na língua oficial de cada Estado-Membro, com exclusão dos autos do processo nacional eventualmente transmitidos ao Tribunal de Justiça pelo órgão jurisdicional de reenvio (acórdão de 4 de maio de 2016, Pillbox 38, C-477/14, EU:C:2016:324, n.^o 26 e jurisprudência aí referida).

No caso em apreço, há que salientar que a decisão de reenvio, sem dúvida sucinta na sua referência às disposições nacionais pertinentes, permite, todavia, identificar aquelas que são suscetíveis de se aplicar à prestação do serviço em causa no processo principal, das quais resulta que, para esse efeito, é necessária a obtenção de uma licença ou de uma autorização administrativa prévia.

Do mesmo modo, a descrição do serviço prestado pela Uber, feita pelo órgão jurisdicional de reenvio, cujo conteúdo é recordado no n.^o 16 do presente acórdão, apresenta um grau de precisão suficiente.

Por último, em conformidade com o artigo 94.^o, alínea c), do Regulamento de Processo, o órgão jurisdicional de reenvio expõe de maneira precisa as razões que o conduziram a interrogar-se sobre a interpretação do direito da União.

Por conseguinte, há que considerar que a decisão de reenvio contém os elementos de facto e de direito que permitem ao Tribunal de Justiça fornecer uma resposta útil ao órgão jurisdicional de reenvio e aos interessados tomar utilmente posição sobre as questões submetidas ao Tribunal de Justiça, em conformidade com a jurisprudência recordada no n.^o 25 do presente acórdão.

Além disso, o Governo polaco tem dúvidas sobre a aplicabilidade, designadamente, do artigo 56.^o TFUE ao presente processo, por a situação em causa no processo principal ser puramente interna.

Todavia, resulta da decisão de reenvio, em especial dos elementos recordados no n.º 14 do presente acórdão, bem como dos outros elementos dos autos de que dispõe o Tribunal de Justiça, que o serviço em causa no processo principal é prestado por intermédio de uma sociedade que opera a partir do território de outro Estado-Membro, a saber, o Reino dos Países Baixos.

Nestas circunstâncias, há que considerar que o pedido de decisão prejudicial é admissível.

Quanto ao mérito

Com as suas primeira e segunda questões, que há que tratar conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 56.º TFUE, conjugado com o artigo 58.º, n.º 1, TFUE, bem como o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123 e o artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34, para o qual remete o artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31, devem ser interpretados no sentido de que um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal, que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser qualificado de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 58.º, n.º 1, TFUE, e, por conseguinte, excluído do âmbito de aplicação do artigo 56.º TFUE, da Diretiva 2006/123 e da Diretiva 2000/31, ou se, pelo contrário, esse serviço está abrangido pelo artigo 56.º TFUE, pela Diretiva 2006/123 e pela Diretiva 2000/31.

A este respeito, há que salientar que um serviço de intermediação que consiste em estabelecer a ligação entre um motorista não profissional que utiliza o seu próprio veículo e uma pessoa que pretenda efetuar uma deslocação urbana constitui, em princípio, um serviço distinto do serviço de transporte que consiste num ato físico de deslocação de pessoas ou de bens de um local para outro através de um veículo. Há que acrescentar que cada um destes serviços, considerado isoladamente, é suscetível de estar relacionado com diferentes diretivas ou disposições do Tratado FUE relativas à livre prestação de serviços, como refere o órgão jurisdicional de reenvio.

Assim, um serviço de intermediação que permite a transmissão, através de uma aplicação para telefone inteligente, de informações relativas à reserva do serviço de transporte entre o passageiro e o motorista não profissional que utiliza o seu próprio veículo, que efetuará o transporte, preenche, em princípio, os critérios para ser qualificado de «serviço da sociedade da informação» na aceção do artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34, para o qual remete o artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31. Este serviço de intermediação constitui, como prevê a definição constante da referida disposição da Diretiva 98/34, «qualquer serviço prestado normalmente mediante remuneração, à distância, por via eletrónica e mediante pedido individual de um destinatário de serviços».

Em contrapartida, um serviço de transporte urbano não coletivo, como um serviço de táxi, deve ser qualificado de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123, lido à luz do seu considerando 21 (v., neste sentido, acórdão de 1 de outubro de 2015, *Trijber et Harmsen*, C-340/14 e C-341/14, EU:C:2015:641, n.º 49).

Todavia, há que salientar que um serviço como o que está em causa no processo principal não se limita a um serviço de intermediação que consiste em estabelecer a ligação, através de uma aplicação para telefones inteligentes, entre um motorista não profissional que utiliza o seu próprio veículo e uma pessoa que pretenda efetuar uma deslocação urbana.

Com efeito, numa situação como a referida pelo órgão jurisdicional de reenvio, em que o transporte de passageiros é assegurado por motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo, o prestador desse serviço de intermediação cria, ao mesmo tempo, uma oferta de serviços de transporte urbano, que torna acessível designadamente através de ferramentas informáticas, tais como a aplicação em causa no processo principal, e cujo funcionamento geral organiza a favor das pessoas que pretendam recorrer a essa oferta para efeitos de deslocação urbana.

A este respeito, resulta das informações de que dispõe o Tribunal de Justiça que o serviço de intermediação da Uber assenta na seleção de motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo, aos quais esta sociedade fornece uma aplicação sem a qual, por um lado, esses motoristas não seriam levados a prestar serviços de transporte e, por outro, as pessoas que pretendessem efetuar uma deslocação urbana não teriam acesso aos serviços dos referidos motoristas. Além disso, a Uber exerce uma influência decisiva nas condições da prestação desses motoristas. Quanto a este último ponto, verifica-se, designadamente, que a Uber fixa, através da aplicação com o mesmo nome, pelo menos, o preço máximo da corrida, cobra esse preço ao cliente antes de entregar uma parte ao motorista não profissional do veículo e exerce um certo controlo sobre a qualidade dos veículos e dos respetivos motoristas assim como sobre o comportamento destes últimos, que pode implicar, sendo caso disso, a sua exclusão.

Por conseguinte, há que considerar que este serviço de intermediação faz parte integrante de um serviço global cujo elemento principal é um serviço de transporte e, portanto, corresponde à qualificação, não de «serviço da sociedade da informação» na aceção do artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 98/34, para o qual remete o artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31, mas sim de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123.

Além disso, tal qualificação é corroborada pela jurisprudência do Tribunal de Justiça segundo a qual o conceito de «serviço no domínio dos transportes» abrange não só os serviços de transporte, considerados enquanto tais, mas também qualquer serviço intrinsecamente ligado a um ato físico de movimentar pessoas ou mercadorias de um local para outro através de um meio de transporte [v., neste sentido, acórdão de 15 de outubro de 2015, *Grupo Itevelesa e o.*, C-168/14, EU:C:2015:685, n.ºs 45 e 46, e parecer 2/15 (Acordo de Comércio Livre com Singapura), de 16 de maio de 2017, EU:C:2017:376, n.º 61].

Consequentemente, a Diretiva 2000/31 não é aplicável a um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal.

Tal serviço, na medida em que está abrangido pela qualificação de «serviço no domínio dos transportes», também não está sujeito à Diretiva 2006/123, uma vez que, de acordo com o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), desta diretiva, esse tipo de serviços é um dos expressamente excluídos do âmbito de aplicação da referida diretiva.

Além disso, o serviço de intermediação em causa no processo principal, uma vez que corresponde à qualificação de «serviço no domínio dos transportes», está abrangido não pelo artigo 56.º TFUE, relativo à livre prestação de serviços em geral, mas sim pelo artigo 58.º, n.º 1, TFUE, disposição específica nos termos da qual «[a] livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições constantes do título relativo aos transportes» (v., neste sentido, acórdão de 22 de dezembro de 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, n.º 29 e jurisprudência aí referida).

Assim, a aplicação do princípio da livre prestação de serviços deve ser realizada, segundo o Tratado FUE, através da execução da política comum dos transportes (acórdão de 22 de dezembro de 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, n.º 30 e jurisprudência aí referida).

Ora, há que observar que os serviços de transporte urbano não coletivo e os serviços a eles indissociavelmente ligados, como o serviço de intermediação em causa no processo principal, não deram origem à adoção, pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho da União Europeia, de regras comuns ou de outras medidas, com fundamento no artigo 91.º, n.º 1, TFUE.

Daí resulta que, no estado atual do direito da União, cabe aos Estados-Membros regulamentar, no respeito das regras gerais do Tratado FUE, as condições de prestação dos serviços de intermediação como o que está em causa no processo principal.

Por conseguinte, há que responder à primeira e segunda questões que o artigo 56.º TFUE, conjugado com o artigo 58.º, n.º 1, TFUE, bem como o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123 e o artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34, para o qual remete o artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31, devem ser interpretados no sentido de que um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal, que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 58.º, n.º 1, TFUE. Tal serviço deve, portanto, ser excluído do âmbito de aplicação do artigo 56.º TFUE, da Diretiva 2006/123 e da Diretiva 2000/31.

Tendo em conta a resposta dada à primeira e segunda questões, não há que responder à terceira e quarta questões, que são submetidas para o caso de a Diretiva 2006/123 ou a Diretiva 2000/31 lhes ser aplicável.

Quanto às despesas

Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Grande Secção) declara:

O artigo 56.º TFUE, conjugado com o artigo 58.º, n.º 1, TFUE, bem como o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, e o artigo 1.º, ponto 2, da Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação, conforme alterada pela Diretiva 98/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de julho de 1998, para o qual remete o artigo 2.º, alínea a), da Diretiva 2000/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2000, relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico»), devem ser interpretados no sentido de que um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal, que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de «serviço no domínio dos transportes», na aceção do artigo 58.º, n.º 1, TFUE. Tal serviço deve, portanto, ser excluído do âmbito de aplicação do artigo 56.º TFUE, da Diretiva 2006/123 e da Diretiva 2000/31.

Assinaturas

* Língua de processo: espanhol.