



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
FACULDADE DE DIREITO – FD  
GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**Alceu Fernandes da Costa Neto – 130099449**

**A consolidação da economia movida pelas plataformas digitais: uma análise sobre a trajetória da regulamentação da Uber no Brasil**

**BRASÍLIA – DF  
MAIO, 2022**



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
FACULDADE DE DIREITO – FD  
GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**Alceu Fernandes da Costa Neto – 130099449**

**A consolidação da economia movida pelas plataformas digitais: uma análise sobre a trajetória da regulamentação da Uber no Brasil**

Trabalho monográfico apresentado à banca examinadora da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof.º Dr. **Marcelo da Costa Pinto Neves.**

**BRASÍLIA – DF  
MAIO, 2022**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
FACULDADE DE DIREITO – FD  
GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**Alceu Fernandes da Costa Neto – 130099449**

**A consolidação da economia movida pelas plataformas digitais: uma análise sobre a trajetória da regulamentação da Uber no Brasil**

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Professor Doutor Marcelo da Costa Pinto Neves (Orientador)**

---

**Professor Doutor Giancarlo Corsi (Avaliador)**

---

**Professor Doutor Ramon de Vasconcelos Negócio (Avaliador)**

---

**Professor Msc. Pedro Henrique Gonçalves de Oliveira Ribeiro (Avaliador)**

**Brasília, 05 de maio de 2022**

*À Mamãe Maria, responsável pelo melhor de mim.*

## *Sumário*

PRÓLOGO .....	6
RESUMO .....	7
ABSTRACT .....	8
1.0 INTRODUÇÃO.....	9
2.0 METODOLOGIA.....	11
3.0 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA .....	14
4.0 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	19
4.1 PROCESSOS: DO INGRESSO DA UBER ATÉ A REGULAMENTAÇÃO .....	19
4.2 A REGULAÇÃO NÃO É O FIM DOS PROBLEMAS .....	23
4.3 O PODER JUDICIÁRIO É O GARANTIDOR DA UBER NO BRASIL .....	27
5.0 CONCLUSÃO.....	31
6.0 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	33
6.1 REFERÊNCIAS DOUTRINÁRIAS .....	33
6.2 REFERÊNCIAS DA TABLOIDES / PÁGINAS <i>ONLINE</i> SEM CUNHO DOUTRINÁRIO .....	35

## PRÓLOGO

O trabalho monográfico que se apresenta à avaliação desta distinta banca é um conjunto atualizado e consolidado de pesquisas iniciadas no ano de 2016, por meio de Projetos de Iniciação Científica e Tecnológica (PIBIC e PIBITI), financiadas pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Os primeiros resultados e relatórios foram debatidos e publicados em diversos seminários e conferências nacionais e internacionais como: *XX Congresso Internacional de Direito Constitucional do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa* (Brasília, 2017), o *I Congresso Internacional de Direito e Tecnologia* (Brasília, 2017) e o *5th Annual International and Comparative Urban Law Conference* (São Paulo, 2018). Por tanto, trata-se de uma pesquisa que, dadas as circunstâncias empíricas do fenômeno presente, permanece em evolução. Porém, importante ressaltar que alguns dos seus resultados já foram debatidos pelos pares do campo. Por fim, uma parte dos dados aqui elencados foi premiado, na forma de relatório, no *Prêmio BRAC-TIM sobre Defesa da Concorrência de 2017* (Menção Honrosa, 2º Lugar).

## RESUMO

Esse trabalho teve como objetivo investigar o processo de regulamentação da Uber no Brasil. A empresa, fundada na Califórnia, que conecta passageiros e motoristas por meio de um aplicativo que funciona por georreferenciamento causou impactos em diversos setores da sociedade modificando comportamentos, interferindo nos sistemas econômicos e jurídicos e provocando intensos debates em torno do funcionamento de suas operações. A pesquisa levou em consideração como foi a trajetória de regulamentação em cada uma das 27 capitais do país, a fim de evidenciar como os arranjos institucionais se resignificaram para comportar o modelo. A empresa, que sempre utilizou o argumento da disrupção, ingressou praticamente sem qualquer barreira e afetou duramente o regime de concorrência dos transportes individuais dominados pelos táxis. A sua expansão foi suportada por escapes na aplicação das normas restritivas, movimento sempre facilitado por sua imprecisão teórica e prática. Procuramos evidenciar as interações entre a empresa, a sociedade e as instituições. A análise foi produzida a partir do levantamento de dados contidos em mídia e em fontes normativas (leis, decretos, resoluções e decisões judiciais) primárias. O que se buscou entender foi como as instituições disputaram espaço quanto à determinação das formas de regulamentação; quais os conteúdos e efeitos dessas regulamentações; como a empresa reage ao seu enquadramento à normas; como a sociedade interage de modo a apoiar com regulações mais ou menos restritivas; bem como, o que é possível absorver desse processo em termos de diálogo institucional, regulamentação de novas tendências tecnológicas, controle e autonomia dos entes federados frente às empresas de tecnologia. As discussões levantadas apontaram para dificuldade – ou mesmo impossibilidade – de se restringir a Uber no Brasil. Para a necessidade de se pensar normas mais completas que não apenas busquem sanar questões de disputas de mercado diante do maniqueísmo Uber v. Taxi e para a relevância do Poder Judiciário que se tornou um protagonista essencial para o setor. Ao fim, concluiu-se que o processo de regulamentação proposto não foi o suficiente para pacificar todas as questões, já que após as garantias institucionais dadas em âmbito federal para o funcionamento, outros problemas que em um primeiro momento eram colaterais, notadamente relacionado com questões laborais, passam a emergir em um processo de contínuos conflitos sociais.

**Palavras-Chave:** Uber; Economia Compartilhada; Regulamentação; Capitais Brasileiras; Plataformas Digitais.

## ABSTRACT

This paper aimed to investigate the regularization process of Uber in Brazil. The company, founded in California, which connects passengers and drivers through an application that works by georeferencing, has caused impacts in various sectors of society, changing behaviours, interfering in economic and legal systems, and provoking intense debates around the functioning of its operations. The research considered how the regulation trajectory was in each of the 27 capital cities in the country, to show how the institutional arrangements were re-signified to accommodate the model. The company, which has always used the disruption argument, entered practically without any barriers, and severely affected the competition regime of individual transportation dominated by cabs. Its expansion was supported by escapes in the application of restrictive regulations, a movement always facilitated by its theoretical and practical imprecision. We seek to highlight the interactions between the company, society, and institutions. The analysis was produced from a survey of data contained in the media and in primary normative sources (laws, decrees, resolutions, and court decisions). What was sought to understand was how the institutions competed for space in determining the forms of regulation; what are the contents and the effects of these regulations; how the company reacts to its adjustment to the norms; how society interacts in order to support more or less restrictive regulations; as well as, what it is possible to absorb from this process in terms of institutional dialogue, regulation of new technological trends, control and sovereignty of the federal entities in relation to technology companies. The discussions raised pointed to the difficulty - or even impossibility - of restricting Uber in Brazil. For the need to think of more complete norms that do not only seek to resolve issues of market disputes in the face of the Uber v. Taxi dualism and for the relevance of the Judiciary, which has become an essential player in the sector. In the end, it was concluded that the proposed regulation process was not enough to pacify all issues, since after the institutional guarantees given at the federal level for the operation, other problems that at first were collateral, notably related to labour issues, begin to emerge in a process of continuous social conflict.

**Keywords:** Uber; Sharing Economy; Regulation; Brazilian Capitals; Digital Platforms.

## 1.0 INTRODUÇÃO

Os esquemas jurídicos existentes têm enfrentado dificuldades para emoldurar os diversos modelos que surgem a partir das plataformas digitais. No Brasil, o aplicativo que intermedia e gerencia serviços de transportes privados Uber se beneficiou do argumento da inovação e disrupção para se esquivar das normas locais que regulamentam o setor de transporte individual urbano, o qual até muito recentemente dominado pelos táxis. Políticas de regulamentação municipais ainda se desdobram para comportar efeitos nesse nicho, os quais em muitos cenários permanecem abertos.

Passados oito anos desde que chegou o país, a plataforma digital já alcançou mais de quinhentas cidades brasileiras, incluindo todas as capitais e regiões metropolitanas no país<sup>1</sup> e em cada uma delas tem causado fortes impactos sociais, econômicos e políticos. Nesse sentido, parece importante entender como as cidades têm enfrentado os desafios regulatórios que aparecem nesse cenário. Seja porque (i) a Uber é a empresa que mais representa esse modelo econômico, e por isso, o processo regulatório destinado ele repercute em situações análogas, incluindo outros serviços; (ii) seja porque o caráter expansivo da economia movida por plataformas demanda uma compressão completa dos dados a fim de que o Estado atue de maneira estratégica na regulamentação ultrapassando problemas anteriormente existentes; ou ainda (iii) porque, o ambiente demanda alternativas eficientes capazes de preservar os direitos constitucionais que lastreiam a ordem econômica brasileira e, ao mesmo tempo, requer o estímulo à inovação e para isso é preciso conhecer as trajetórias e dimensões da regulamentação desse aplicativo.

O problema de pesquisa, que gira em torno da regulação da Uber nas capitais brasileiras, foi enfrentado sob a seguinte estrutura: em primeiro lugar, a pesquisa, por meio de uma revisão de literatura, identificou o que tem se compreendido como economia movida por plataformas, enfatizado a matriz específica anteriormente chamada “economia compartilhada”, e porque esse modelo tem sido considerado uma inovação a ponto de contestar a legislação vigente. Em segundo plano, verificamos quais as soluções regulatórias que as cidades brasileiras apontaram e ainda tem apontado no caso de aplicativos de mobilidade urbana, situação que agrega não apenas a Uber, como outros aplicativos concorrentes, como a 99. As cidades escolhidas foram

---

<sup>1</sup>Dados obtidos a partir da própria empresa em: UBER. Fatos e Dados sobre a Uber. 27/07/2022. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/#:~:text=Hoje%20j%C3%A1%20estamos%20em%20mais,capitais%20e%20principais%20regi%C3%B5es%20metropolitanas>. Acesso em: 21/01/2022.

apenas as capitais. Categorizamos e descrevemos essas soluções apresentando as vantagens, desvantagens e consequências dessas regulações, destacando as principais questões. Também investigamos o percurso e os impactos sociais que o aplicativo tem causado nessas cidades.

Os resultados permitiram indicar a trajetória da Uber no Brasil. A partir desse ponto, pode-se perceber como o poder público reagiu diante de inovações como essas. Não se pode esquecer que a trilha da economia movida por plataformas e aplicativos cada dia toma rumos novos e não parece estratégico enfrentar essas inovações ignorando as transformações sociais que elas representam.

Assim, esse trabalho é dividido em quatro partes. Após a metodologia e a revisão bibliográfica, trazemos os resultados e discussões. Nestes, o que buscamos apresentar ao leitor foi uma visão geral sobre a regulamentação da Uber, destacando os pontos mais relevantes do processo de cada uma das cidades, conforme eles despertaram interesse. Em seguida, argumentamos que a regulamentação não encerra com os conflitos sociais postos e que a tendência sempre tem sido a maior flexibilização possível para o funcionamento do aplicativo, por último demos destaque à atuação do poder judiciário, o qual foi fundamental para a consolidação da empresa no país. Ao final, trouxemos algumas reflexões conclusivas, as quais apontam para problema de regulações simplistas que visam conter meramente questões incidentais e dualistas, como o conflito concorrencial entre Uber e Táxi, sem se ater aos desdobramentos e aprendizados que o processo buscou demonstrar no que concerne a expansão da economia movida por plataformas.

## 2.0 METODOLOGIA

Esse relatório apresenta resultados de uma pesquisa desenvolvida sobre o processo de regulamentação da empresa de tecnologia Uber no Brasil. Essa pesquisa se interessa, enquanto campo, pelas capitais brasileiras. Essa escolha se lastreia em três critérios gerais:

- 1) **Critério de representatividade espacial-cultural:** pesquisar capitais garante uma amostragem qualitativa de todos os estados brasileiros, para uma investigação mais precisa que leve em consideração possíveis discrepâncias sociais e regionais. Uma pesquisa por todas as unidades da federação é capaz de retratar diferentes perspectivas regulatórias levando em consideração grande parte das diferenças sociais existentes no Brasil.
- 2) **Critério de comparação temporal:** a Uber chegou nas cidades pesquisadas em tempos e estágios diferentes. Assim, a pesquisa pode avaliar se processos mais recentes foram influenciados pelas trajetórias de cidades anteriores, e quais os níveis dessas influências. E se é possível observar um padrão seguido nos percursos regulatórios, ou seja, até que ponto uma capital se inspira ou se afasta da outra.
- 3) **Critério de relevância local:** em tese, regras instituídas nas capitais tendem a repercutir nos municípios próximos e contíguos pois juntos formam um só complexo urbano ou região metropolitana. Ademais, apenas as 27 unidades federativas que representam as capitais, aí incluindo o Distrito Federal, comportam 1/4 de toda população brasileira<sup>2</sup>, oferecendo um espaço amostral amplo e suficiente para o alcance de respostas assertivas.

A pesquisa<sup>3</sup> foi tematizada sob o aspecto de três variáveis de análise: [repercussão midiática]; [justiça e poder judiciário] e [normas regulatórias {Leis, Decretos, Resoluções, etc...}]. A repercussão midiática foi investigada por meio do levantamento e análise da soma de 401 reportagens, disponíveis na internet, sobre a Uber nas 27 capitais. Essas reportagens derivaram as informações para localizar decisões judiciais e as opções regulatórias. A partir dessa primeira leitura, fomos em busca das fontes primárias. Através do *website* dos tribunais de justiça locais, foram localizadas as decisões judiciais pertinentes e por meio dos diários

---

<sup>2</sup> Brasil tem mais de 208,5 milhões de habitantes, segundo o IBGE. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/08/29/brasil-tem-mais-de-208-milhoes-de-habitantes-segundo-o-ibge.ghtml>. Acesso em 13 de abril de 2022.

<sup>3</sup> Esse percurso é inspirado no que sugere Kathy Charmaz (2006) quanto ao método da ‘Construção da Teoria Fundamental’. Entretanto, por faltar aprofundamentos e aprendizagens teóricas e práticas necessárias, entendemos que embora haja muita correlação, não sustentamos que replicamos a forma metodológica de Charmaz, apesar de a termos como grande referência.

oficiais dos municípios, foram encontradas as leis e/ou decretos instituídos com a finalidade de regular o aplicativo<sup>4</sup>.

A abordagem específica aqui utilizada foi a análise textual, das reportagens, documentos judiciais leis e decretos. Sempre sustentamos a clara existência de um problema de pesquisa, mas não havia, naquele momento hipóteses. Se tratava de um ambiente desconhecido e que buscávamos, antes de encontrar respostas, entender o fenômeno social e as interações sociais produzidas pelos agentes em questão. Então, sobretudo, procuramos verificar categorias e dados os quais depurados trouxeram conteúdos que iam sendo selecionados conforme o estudo se ampliava. O problema de pesquisa gravitava sobre a trajetória do processo de regulação da Uber.

Com efeito, em primeiro lugar coletamos os dados relevantes através das primeiras fontes, as quais foram reportagens disponíveis da rede mundial de computadores. As fórmulas iniciais colocadas nos mecanismos de busca para encontrar os conteúdos foram [UBER + justiça + *nome da cidade*]; [UBER + chega + em + *nome da cidade*]; [UBER + protesto + em + *nome da cidade*]; [UBER + *nome da cidade*]; [lei + UBER + *nome da cidade*]; [decreto + UBER + *nome da cidade*]; [UBER + processo + *nome da cidade*].

A partir desses resultados foram feitos bancos de dados. Deles resultaram cinco categorias temáticas provisórias divididas em cada capital (aspectos gerais que chamaram a atenção do pesquisador): [VÍNCULO ENTRE O MOTORISTA E A EMPRESA]; [O QUE ACONTECE APÓS A REGULAMENTAÇÃO]; [O MERCADO FICOU SATURADO]; [A EMPRESA E A LEI PROIBITIVA/RESTRITIVA]; [TRAJETÓRIA LEGAL].

Quando as reportagens revelavam existência de normas (leis/decretos) ou decisões jurisprudenciais fomos nos arquivos dos Tribunais de Justiça dos estados, bem como nos diários oficiais municipais para ter acesso aos documentos *in natura*. Assim, também fizemos um banco de dados legislativo e jurisprudencial, os quais são permanentemente atualizados e que estão categorizados para pesquisas futuras.

Essas categorias temáticas se tornaram os primeiros memorandos onde os dados que eram mais sensíveis, isso é aqueles que despertaram o interesse de pesquisa passaram a ser depurados. Com efeito, foram selecionadas situações que divergiam do cotidiano como: o desrespeito da empresa as regulações restritivas, quem participava como polo ativo nas ações

---

<sup>4</sup> Ressalte-se que houve certa dificuldade em acessar os sites de alguns tribunais, os quais não disponibilizavam o inteiro teor das decisões. Muitas vezes uma reportagem citava trechos do dito documento, mas o site do tribunal não tornava acessível o inteiro teor. Nesses casos, citação de citação (citação de sentença ou documento judicial por meio de tabloide sem a possibilidade de verificação oficial da fonte) não foi utilizada como base ou argumentos nesse relatório.

contra/a favor da Uber, com ênfase na participação do ministério público e das defensorias públicas estaduais, os protestos dos motoristas parceiros, o argumento dos juízes nas sentenças e decisões que tivemos acesso, assim como porque modificação da atuação das autoridades municipais, as quais passavam de restrição para autorização com o tempo.

Em seguida foi feita uma nova coleta de dados com o objetivo de sanar ou aprimorar aspectos específicos como a migração de motoristas de uma cidade para outra, a saturação nos mercados, os caminhos escolhidos por cada Tribunal de Justiça para solucionar a questão entre outras provocações que surgiram das primeiras análises.

Após o refinamento da pesquisa e cruzamento de todo esse *proxy* de análise, aquelas cinco categorias provisórias foram reduzidas a três permanentes que foram: [PROCESSOS: DO INGRESSO DA UBER ATÉ A REGULAMENTAÇÃO]; [A REGULÇÃO NÃO É O FIM DOS PROBLEMAS]; [O PODER JUDICIÁRIO É O GARANTIDOR DA UBER NO BRASIL]. Ali unimos as informações das cidades, realizando comparações entre os dados coletados o que resultou na redação do manuscrito. Apenas após esse processo é que realizamos a revisão bibliográfica de modo a explicitar quais os nossos pontos de partida e qual o caráter inovador do trabalho que segue.

### 3.0 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A ciência da informação tem desempenhado um papel fundamental nas intermediações e fluxos econômicos atuais (CASTELLS; ESPANHA, 2007). A introdução de novos modelos e produtos capitaneados pelas tecnologias digitais tem acarretado processos inovativos que realizam mudanças profundas na ordem social (BRYNJOLFSSON; KAHIN, 2002). Nesse universo, o termo economia digital está associado a um conjunto de práticas econômicas estruturadas a partir de componentes tecnológicos (MESENBOURG, 2001, p. 3-4). Desde o início dos anos 2000, o centro dessas atividades tem se concentrado na manipulação de dados<sup>5</sup> e no desenvolvimento de *softwares* de inteligência capazes de otimizar as interações comerciais (STUKE; GRUNES, 2016). Dessa forma, o mercado que resulta dessa equação tem se beneficiado de uma característica que a literatura denomina de fluidez. A fluidez se refere à facilidade de coletar, circular, reproduzir e compartilhar dados em grandes escalas e com baixos custos de aquisição de matéria prima (GUELLEC; PAUNOV, 2018, p. 03). Uma vez que os dados estão capturados, podem ser utilizados sem barreiras geográficas ou institucionais (IBRAHIM, 2018). Isso permitiu uma redução considerável dos custos marginais das empresas, as quais, nesse contexto, passaram a se representar através de modelos mais enxutos e compactos, as *startups* (PERIN, 2018).

Com efeito, observa-se que as maiores modificações na sociedade e na cultura globalizada estão, de alguma forma, correlacionadas à tecnologia da informação e da comunicação (CASTELLS; ESPANHA, 2007). Esse padrão de economia movida a dados tomou dimensões aceleradas após 2010 a partir da consolidação da infraestrutura de internet (COOPER, 2012). Nessa tela, a expansão da internet permitiu a abertura de novos mercados e transações de todas as ordens (COOPER, 2012). Em síntese, se por um lado, os provedores ressignificaram a compra, a venda, a distribuição e o consumo, dando a esses processos novos contornos e características, por outro têm imposto grandes desafios às políticas de regulação (KUZLAEVA; POPKOVA; SUKHODOLOV; 2018). Como se pode verificar, a taxonomia ‘mercado digitais’ reúne categorias e práticas muito distintas, uma vez que a associação

---

<sup>5</sup> A importância dos dados é central e traz diversos questionamentos para o poder existentes nas plataformas que detêm tais informações. A literatura tem denominado como *big data* o armazenamento de milhões de dados, os quais são minerados para fins econômicos muitas vezes causando danos aos direitos de privacidade. A utilização de dados de maneira inadequada é um tópico relevante e que é objeto de questionamentos em autoridades da concorrência. Assim, o controle de dados representa um dos maiores desafios da regulação estatal no âmbito da economia digital (TENE; POLONETSKY, 2012).

entre economia e tecnologia se tonou extremamente ampla. Uma face relevante do setor é a ‘economia de plataformas’ (VALENTE, 2020)<sup>6</sup>

No contexto da Era Digital (OECD, 2013), as plataformas têm reflexos não apenas na economia. Na verdade, a abordagem das suas interações e efeitos pode ser focada nas dimensões da política, da comunicação, da administração pública e de vastas áreas do comportamento humano (JACOBIDES; SUNDARARAJAN; VAN ALSTYNE, 2019). O ativo principal desses agentes é permitir que atividades possam ser desenvolvidas a partir intermediação entre os usuários e os sistemas digitais programados. Essas arquiteturas se tornam possíveis pela coleta, processamento e circulação de dados (SCHWARCZ, 2017). No nível econômico, as plataformas otimizam os processos de conexão entre oferta e demanda, facilitando o gerenciamento de negócios. O armazenamento do fluxo de informações dos usuários permite encontrar soluções facilitadas às suas demandas (SCHWARCZ, 2017). Além disso, o desenvolvimento de inteligências artificiais de reconhecimento catalisa ferramentas e ações publicitárias, as quais estimulam mais formas de consumo (APC, 2019).

Desde 2008, algumas dessas plataformas têm se destacado pelo modo específico de atuação. Ao invés de assumir a execução pela circulação dos bens ou serviços, apenas hospedam um banco de dados com informações cadastrais, das ofertas e demandas e o compartilha entre os usuários (EJIK et al, 2015, p. 02). Parametrizados por um sistema de reputação, esses usuários, que desconhecem uns aos outros, utilizam as plataformas para realizar transações econômicas e não-econômicas (SCHOR, 2014). A essa metodologia de trocas livres entre pessoas e empresas, cuja função das plataformas é a de catalisar canais de interação, intermediá-los ativamente e ranquear os usuários foi disseminada a alcunhada de ‘economia compartilhada’ (*sharing economy*) (EVANS; SCHMALENS, 2016). A pluralidade de interesses envolvidos e realizados pela economia compartilhada foi caracterizada como uma forma completamente disruptiva de integração econômica (KAPLAN, 2014). A ideia central permeava o fato de que os usuários se conectavam através plataformas para dar vazão e utilidade a recursos ociosos. A tese era de que essas práticas alimentariam formas mais sustentáveis de consumo, bem como fomentaria a criação de renda complementar (STEMLER, 2016). Tais argumentos ganharam

---

<sup>6</sup> Há grande indefinição e imprecisão em relação aos termos para caracterizar plataforma (VALENTE, 2020, p. 79). Nesse trabalho, o termo plataforma, se refere aos intermediários digitais (JIN, 2015) que sediam os mais diversos serviços em seu provedor, sejam aquelas que realizam os serviços, sejam as que o intermediam por meio do compartilhamento (que aparece como aplicativos de compartilhamento) entre ofertantes e demandantes, as últimas são as que serão investigadas no escopo dessa pesquisa.

fortes bases a partir do declínio financeiro da população e do desemprego, resultado da crise no sistema econômico norte americano cujos efeitos impactaram o planeta a partir de 2008<sup>7</sup>.

Em um universo conceitual bastante indefinido e controverso, a estrutura denominada economia compartilhada se referia a aplicativos digitais que funcionavam como base tecnológica que entregava diversos serviços e conteúdos, através da intermediação entre provedores (ofertantes) desses serviços e usuários finais (BATURA; VAN GORP, 2015, pp. 7-8). A ausência de termos classificatórios e específicos para os arranjos, a popularidade da metodologia perante a sociedade e sobretudo a facilidade de articular os processos tecnológicos e as transferências de dados impulsionaram vertiginosamente o crescimento das plataformas que operavam no setor (CANNON; SUMMERS, 2014). A adesão da sociedade frente ao novo comportamento tinha um solo fértil, fruto das mudanças culturais que vinham sendo moldadas através das redes-sociais (CHUNG, 2017).

Nesse contexto de expansão, a figura da plataforma, em alguns cenários de economia compartilhada passou a migrar sensivelmente de lugar. Notadamente entre 2010 e 2014, após captar recursos na ordem de bilhões de dólares de fundos internacionais através de rodadas de investimento de *venture capital* e *privity equity*, algumas empresas articularam estratégias mais agressivas rumo à competição direta em setores econômicos tradicionais e altamente regulados (GANAPATI; REDDICK, 2018). A partir daí, os aplicativos foram paulatinamente deixando de ser uma mera base às transações entre pares e passaram a se associar mais a uma política de gerenciamento dos negócios, precificando-os, responsabilizando-se pelos repasses financeiros aos prestadores de serviços e estabelecendo unilateralmente condicionantes e exigências. A principal delas, certamente, é a definição – sem acordo – do percentual retido pelas empresas dos valores cobrados para cada bem ou serviço comercializado como forma compensatória pelo acesso aos dados disponibilizados (ABILIO et al. 2021).

Esse cenário descreve, em síntese o contexto do aplicativo Uber. A empresa fundada na Califórnia, que conecta passageiros e motoristas por meio de um aplicativo que funciona por georreferenciamento, está presente em 1110 cidades de 71 países no mundo<sup>8</sup>. Na maior parte

---

<sup>7</sup> Nesse sentido, Chesnais (1996) identificou os efeitos da globalização e suas repercussões na ordem financeira internacional. O autor pontuou que o discurso com base na globalização e mundialização da economia é claramente o de demonstrar que o plano mundial trata-se de um espaço livre de restrições para operações do capital, para que ele produza mais-valias escalando os lucros a uma escala internacional. Assim, este espaço usufruído pelo capital é aberto e não homogêneo, mas é possível que ele trafegue com uma redução drástica de todos os obstáculos à mobilidade. Organiza a escala universal do ciclo de valorização e está em uma situação que permite pôr em competição entre si os trabalhadores de todos os países. Dessa compreensão de mundialização é possível se perceber a velocidade e as distinções que os resultados da crise de 2008 impôs aos Estados.

<sup>8</sup>Dados disponíveis no próprio site da empresa: <https://uberestimator.com/cities> (atualizados em maio de 2022)

deles tem causado conflitos sociais de todas as ordens (CRAGGS, 2017), destacadamente por ingressar no burocrático e regulado mercado de transporte individual, geralmente destinado a taxistas (DEMARY, 2014, p. 07-16).

A proposta tem sido elogiada, em parte, por fomentar empregos, promover benefícios e externalidades ambientais, em função de uma modalidade de comércio sustentável, alimentar a competitividade do mercado, diminuindo os preços e ampliando a variedade naquele setor econômico (STEMLER, 2016). Por outro lado, avaliações mais negativas apontam que o aplicativo se furta da legislação em vigor de modo a flexibilizar de maneira indesejável possíveis relações empregatícias. Além disso, a metodologia operacional da plataforma poderia estar mascarando práticas concorrenciais desleais (FRAZÃO, 2016). Em todo caso, a tensão competitiva entre a Uber e Taxistas provoca os Estados à reavaliação do sistema regulatório para comportar as complexidades que envolvem o caso. O grande desafio que se coloca é o de criar normas regulatórias que sejam, em parte, rígidas o suficiente de modo a proteger e preservar direitos fundamentais nas áreas trabalhistas e consumeristas e, em parte, flexível de maneira a estimular a inovação e a liberdade do mercado. Tudo isso com um certo grau de justiça tributária (OEI; RING, 2016).

Ao longo desses anos, diversas regulações apareceram no âmbito internacional (LEAPHART, 2016), impulsionadas pelo estado da Califórnia, nos Estados Unidos que foi o primeiro a redefinir o setor (PFEFFER-GILLET, 2016). Assim, enquanto uma parte da literatura tem se ocupado em sugerir modelos, parâmetros e mesmo princípios à regulação da Uber (MILLER, 2015) a outra tem buscado comparar reações regulatórias que têm sido produzidas pelos governos de cidades globais (DE PAULA; ZANATTA; ZIRA, 2015). Inspirado nesse contexto, a nossa análise tem o objetivo de descrever o processo de construção do modelo brasileiro de regulamentação da Uber e, conseqüentemente, dos demais aplicativos concorrentes análogos. Embora haja pesquisas consistentes sobre alguns cenários específicos do país (RIBEIRO, 2016), ainda não há uma investigação mais abrangente que busque demonstrar como vários entes federativos espalhados por todo território nacional tem respondido aos problemas colocados. Essa lacuna é o nosso foco. O nosso estudo se destinou a uma descrição das alternativas regulatórias que as cidades brasileiras têm utilizado.

Ao direcionar uma observação analítica para o estudo descritivo, este trabalho amplia dados existentes sobre a evolução da trajetória da Uber no país e destaca os principais eventos sociais em torno do ciclo do aplicativo. A exploração acadêmica chama atenção ainda para a importância do judiciário nas modulações regulatórias adotadas nos locais estudados. A maior parte da análise se preocupa com a trajetória social, exatamente porque não encontramos

pesquisas que estabeleçam conexões capazes de criar um sistema de previsão. Ter um consistente sistema de dados amparados no fato social auxilia não só a compreender o fenômeno, como encontrar as melhores soluções adaptativas para as questões futuras. Nesse ponto residiu nosso caráter inovador.

## 4.0 RESULTADOS E DISCUSSÕES

### 4.1 PROCESSOS: DO INGRESSO DA UBER ATÉ A REGULAMENTAÇÃO

Em 2019, a contabilidade e os relatórios da Uber documentavam que o Brasil era o segundo maior centro de operações da Uber no mundo, atrás apenas dos Estados Unidos em volume de negócios<sup>9</sup>. No país, essa expansão ocorreu de maneira estratégica e gradual. Primeiramente a empresa disponibilizou o serviço às capitais mais populosas e somente após algum nível de estabilização regulatória, se estendeu aos menores centros urbanos. O processo, iniciado no *boom* dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro (RJ) em 2014, demorou pouco mais de 3 anos e se completou no dia 28 de junho de 2017 quando a plataforma chegou na última das capitais, Macapá (AP). Em função dessa descontinuidade, pode-se dizer que em algumas cidades a trajetória do aplicativo iniciou antes mesmo do efetivo funcionamento. Nos municípios de Maceió (AL), Belém (PA), Macapá (AP), João Pessoa (PB) e Teresina (PI), os poderes legislativos locais estabeleceram normas restritivas a Uber, antecipadamente, a fim de impedir seu ingresso e conseqüente funcionamento em suas jurisdições. Entretanto, essa precaução se mostrou inútil uma vez que a empresa adentrou nos territórios, ainda que à margem das leis locais. Esse contexto apenas evidenciou uma das características mais marcantes da Uber no Brasil, o desafio às autoridades regulatórias municipais.

A análise dos dados reunidos na pesquisa destaca que a regulamentação da Uber ocorreu de forma variada, conforme as forças tecnopolíticas e sociais de cada uma das cidades. Nesse campo bastante instável, poucas conclusões puderam ser generalizadas, mas uma delas merece destaque: o poder público brasileiro não conseguiu deter o aplicativo, apesar dos inúmeros esforços fiscalizatórios, legais e judiciais. Nesse ponto deve-se ressaltar que nas 27 capitais houve registro de alguma ação estatal visando proibir o serviço. Essas ações foram (i) iniciativas legislativas visando proibir o serviço somadas (i) às ações repressivas do poder executivo por meio de seus órgãos de transporte no exercício do poder de polícia. Registre-se que em todas as cidades houve alguma dessas manifestações ou as duas em conjunto.

Mas as iniciativas estatais se mostraram frustradas. O insucesso pode ser justificado por duas razões mais genéricas. A primeira delas é que a Uber não deixa de funcionar porque está proibida. O setor jurídico da empresa exerce sua própria interpretação sobre a

---

<sup>9</sup> Uber opens Brazil center to improve driver, passenger safety. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-uber-brazil/uber-opens-brazil-center-to-improve-driver-passenger-safety-idUSKBN1L209A>. Acesso em 12 de fevereiro de 2019. Desde 2021, esses números não estão aparecem atualizados nos balanços trimestrais da empresa.

constitucionalidade dessas normas. Alega que regulamentações que venham proibir ou restringir drasticamente o serviço são inconstitucionais. Segundo as notas divulgadas, essas ações atentam contra a ordem econômica e ao princípio da livre iniciativa. Além disso, supostamente ferem a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da lei 12.587/2012. Essa justificativa é reproduzida pela assessoria de comunicação da empresa quase que como uma fórmula. Por isso, independente de fiscalizações, apreensões e multas, permaneceu em funcionamento. Nesse contexto, a força da empresa foi lastreada ao longo de todos esses anos através de poderosos mecanismos de *marketing* associados a pareceres jurídicos favoráveis ao serviço<sup>10</sup>.

	CAPITAIS BRASILEIRAS	QUANTIDADE
<b>1ª Fase (2014-2015):</b> Ingresso da empresa UBER no Brasil	Rio de Janeiro (RJ); São Paulo (SP); Belo Horizonte (MG); Porto Alegre (RS); Brasília (DF)	5
<b>2ª Fase (2016):</b> Consolidação e expansão	Maceió (AL); Salvador (BA); Fortaleza (CE); João Pessoa (PB); Recife (PE); Teresina (PI); Natal (RN); Aracaju (SE); Goiânia (GO); Cuiabá (MT); Campo Grande (MS); Vitória (ES); Curitiba (PR); Florianópolis (SC)	14
<b>3ª Fase (2017):</b> Expansão final	Rio Branco (AC); Manaus (AM); Belém (PA); Porto Velho (RO); Palmas (TO); Boa Vista (RR); Macapá (AP); São Luiz (MA)	8
<b>Total do número de capitais</b>		27
<b>Tabela 01:</b> Fases de ingresso da UBER nas cidades do Brasil <b>FONTE:</b> da própria pesquisa		

A segunda razão está na intensa judicialização do processo regulatório. Até 2022, pelo menos em 24 capitais, o poder judiciário se pronunciou sobre assunto. Apenas em Palmas (TO) e Teresina (PI) permaneceram, em maior prazo, decisões que aderiram as opções regulamentares restritivas propostas pelos poderes executivo e legislativos. Em outras palavras, é possível inferir que no Brasil a Uber só está em funcionamento porque o poder judiciário é seu garante.

O que ficou patente é que vencidos pela justiça, pela pressão social ou pela ineficácia das proibições normativas, os órgãos municipais acabam reeditando normas permissivas até que o aplicativo possa funcionar quase livremente, sem imposições regulatórias. Em Campo Grande (MS), 3 decretos foram editados em poucos meses suavizando as limitações impostas pela prefeitura. Ainda assim, a câmara daquele município negociou projetos de leis mais abertos

<sup>10</sup> Dentre os pareceristas, encontram-se: SARMENTO, Daniel. Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”. **Parecer**. Rio de Janeiro: Daniel Sarmento Adv, 2015; CANOTILHO, J. J. Gomes. **Parecer**, Coimbra, 26 de out. de 2015. Disponível em < <http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>> Acesso em 23 de abril de 2022.

para substituir as regras administrativas<sup>11</sup>. Em Vitória (ES)<sup>12</sup> e Brasília (DF)<sup>13</sup>, leis duras e restritivas foram aprovadas, mas vetadas pela prefeitura e pelo governo distrital. No município de São Paulo, a Lei 16.279/2015, que proibia o aplicativo, foi declarada inconstitucional em 2016 e logo deu espaço à regulação por meio de decreto da prefeitura que embora permitisse o aplicativo também impunha alguns efeitos fiscalizatórios, mas eles permaneceram suspensos por liminar até maio de 2017<sup>14</sup>. Sendo assim, cada prefeito, em no caso de São Paulo foram quatro em oito anos (!), tentou regular a Uber a sua maneira, mas sempre com intervenção do Poder Judiciário<sup>15</sup>.

Por um lado, não se pode negar a benéfica aquisição para o direito regulatório brasileiro de momentos institucionalmente dialógicos. A completa interrupção do serviço, como buscaram todas as cidades, poderia ter efeitos colaterais nocivos ao mercado, ao direito do consumidor, à livre iniciativa e ao incentivo à inovação. Assim, uma reavaliação institucional que busque compatibilizar o aplicativo com o sistema existente, visando comportar os interesses, ao invés de suprimir um a outro, pareceu incorporar melhor a complexidade da inovação conservando as externalidades positivas do processo. Afinal, nesse ambiente de indústrias inovadoras e modulares, a regulação acaba por ter que aprender a lidar com um espaço de grandes restrições, já que os antigos mercados, que antes estavam integrados e rígidos, passam a se desagregar criando zonas difíceis de prever, o que dificulta a implementação de uma regulamentação que garanta melhor os comportamentos dos agentes econômicos (BROUSSEAU; GLACHANT, 2011).

---

<sup>11</sup> Em até 30 dias Campo Grande deve ter nova regulamentação sobre Uber, diz vereador. Disponível em <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/em-ate-30-dias-campo-grande-deve-ter-nova-regulamentacao-sobre-uber-diz-vereador.ghtml> Acesso em 24 de abril de 2017.

<sup>12</sup> Câmara mantém veto do Executivo Municipal ao Projeto que proibia o Uber. Disponível em: <http://www2.cmv.es.gov.br/noticia/ler/7188/cmara-mantm-veto-do-executivo-municipal-ao-projeto-que-proibia-o-uber>

<sup>13</sup> GDF ainda estuda se vai sancionar lei que veta aplicativo Uber, diz secretário. Disponível em: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2015/07/gdf-ainda-estuda-se-vai-sancionar-lei-que-veta-aplicativo-uber-diz-secretario.html> Acesso em 21 de outubro de 2017.

<sup>14</sup> Justiça de São Paulo declara que lei proibindo Uber é inconstitucional. Disponível em: <https://www.startse.com/noticia/mercado/24129/justica-de-sao-paulo-declara-que-lei-proibindo-uber-e-inconstitucional> Acesso em 04 de novembro de 2018.

<sup>15</sup> O Prefeito Fernando Haddad editou os decretos 56.489/2015, que criava o Táxi Preto, uma espécie que tentava unir as ideias de Táxi (necessidade de alvarás) e da Uber (carros pretos, novos, confortáveis acessíveis apenas por aplicativos) e 58.981, que buscava regulamentar, em linhas gerais, a Uber.

O Prefeito João Dória, editou a Resolução 16/2017, que criava alguns parâmetros e critérios para a atividade de motorista e elencava algumas limitações aos carros.

O Prefeito Bruno Covas Bruno Covas, assinou o decreto 58.595/2019, que estabelece regras a serem cumpridas pelos motoristas de aplicativos de transporte no município de modo a adaptá-los a realidade da Lei Federal 13.640/2018.

Por fim, o Prefeito Ricardo Nunes sancionou a lei 17.584/2021 que que autorizava cobrança de taxa de aplicativos de transporte de passageiros e entregas de encomendas por uso do espaço público.

Porém, não se pode deixar de questionar os procedimentos da Uber, quanto ao descumprimento das leis ainda vigentes. Se a empresa pode acionar o poder judiciário ou mesmo pressionar os poderes executivos e legislativos através de mecanismos democráticos, o que supostamente legitimaria o descumprimento das normas que ela considera inconstitucionais? Nesse mesmo contexto, como uma jurisdição poderia se compreender enquanto soberana, caso todas as vezes que um agente empresarial entendesse que determinado ato por ser inconstitucional não deve ser cumprido? Esse é o cenário atual da Uber no país. A empresa não considera a soberania e a competência municipal quando esta vai em desacordo com os seus interesses. Em grande medida, essa ação fomenta anomalias no mercado, relacionadas à igualdade competitiva. Por que a Uber pode ignorar os atos do Estado e outras empresas não? Se há mecanismos institucionais legítimos para contestar a validade e a constitucionalidade de uma norma, a empresa deve, na verdade, seguir os parâmetros e rituais que todos estão submetidos, não simplesmente ignorar um fundamento do Estado Moderno, que é a presunção de validade e constitucionalidade dos seus atos, bem como a imperatividade de suas ações.

Cabe destacar que nessa rede de conexões apenas a empresa acaba tendo o direito de interpretar a Constituição à sua forma. Os motoristas individualmente considerados, ainda que se apropriem do idêntico discurso, não têm os mesmos recursos da multinacional e por isso tem seus automóveis apreendidos. Em São Luís (MA), até o dia 30 de agosto de 2017, quando a lei nº 429 foi declarada inconstitucional<sup>16</sup>, a Uber era considerada irregular. A empresa nunca deixou de funcionar naquele município, mas os motoristas-parceiros eram multados e tinham seus carros apreendidos pela fiscalização<sup>17</sup>. As medidas sancionatórias, nesse caso, eram suportadas justamente sobre o elo mais fraco, que não dispunha as mesmas condições sociais e econômicas para questionar a constitucionalidade da lei local.

De qualquer forma, isso demonstra que as administrações públicas não têm encontrado respostas adequadas para esse fenômeno e insistem em realizar as mesmas práticas, que para esses casos se mostram ineficientes. Frequentemente os motoristas são intitulados como piratas, em alusão aos transportes irregular de passageiros existente há muito tempo nas grandes cidades do Brasil. Mamani (2004) detecta a informalidade nos transportes como um traço marcante das

---

<sup>16</sup>Desembargador libera o serviço do aplicativo uber em São Luis. Disponível em: <https://imirante.com/oestadoma/noticias/2017/08/30/desembargador-libera-o-servico-do-aplicativo-uber-em-sao-luis/> acesso em 26 de janeiro de 2018.

<sup>17</sup> Os veículos do uber são apreendidos em São Luis. Disponível em: <https://jornalpequeno.com.br/2017/05/25/veiculos-do-uber-sao-apreendidos-em-sao-luis/> Acesso em 13 de dezembro de 2018.

idades brasileiras na década de 90. Vans e carros populares e mesmo motocicletas fazendo chamadas nos pontos de ônibus, já algum tempo disputam um cenário marginal na mobilidade urbana. O controle, até a chegada da carona paga pelo intermédio dos aplicativos, sempre esteve associado molduras binárias simplórias: formal-informal, legal-ilegal. Utilizando esses padrões, as secretarias de transporte municipais realizavam operações rotineiras, apreendiam alguns transportes alternativos e sentia-se de alma lavada. O problema em si não estava resolvido. Mas quem se importava? Entretanto, o contexto não é mais o mesmo. A capilaridade social promovida pela UBER, associada as facilidades tecnológicas e a disseminação do *smartphone*, criou um problema mais amplo que não se mostra solucionável apenas com legislações completamente restritivas, tampouco com fiscalização esporádica.

#### 4.2 A REGULAÇÃO NÃO É O FIM DOS PROBLEMAS

O nascimento da economia compartilhada está associado à crise econômica global propagada em 2008. Aquele foi o cenário ideal para reavaliações no comportamento de consumo. Do lado da oferta, havia recursos ociosos no mercado, incluídos aí o tempo e a mão de obra – muitas vezes desempregada – para a prestação de serviços. Em relação à demanda, os consumidores se mostravam estimulados pelo preço competitivo e encorajados pelo sistema de autorregulação e ranqueamento, característicos desse setor. Considerando a perspectiva brasileira, a crise econômica, agravada pela crise política, foi solo fértil para a proliferação da Uber, especialmente porque a flexibilização laboral que existe na relação entre motorista e o aplicativo facilitou o acesso rápido a algum nível de renda, mitigando para muitas pessoas o índice de desemprego que chegou ao patamar histórico de 12% no ano de 2017. Assim, é crescente o número de usuários que utilizam a função motorista-parceiro como meio principal de renda, não mais como mero complemento financeiro. É possível conectar esse raciocínio com um fato que tem tomado relevância no cenário pós-regulação: o protesto dos motoristas-parceiros contra o próprio aplicativo.

Independentemente de estar regulado ou não, verifica-se que motoristas vinculados ao aplicativo passaram a reivindicar demandas. Os protestos se concentram basicamente em três pleitos principais (i) renegociação das tarifas e dos valores pagos à empresa pelo serviço de intermediação;<sup>18</sup> (ii) o pedido para que sejam limitados os números de novos motoristas cadastrados, já que em muitos centros urbanos a oferta estaria mostrando pontos de saturação,

---

<sup>18</sup> Identificamos essas tendências nas seguintes cidades: Salvador (BA); Teresina (PI); Brasília (DF); Goiânia (GO); Cuiabá (MT); São Paulo (SP); Belo Horizonte (MG); Porto Alegre (RS)

barateando os preços e conseqüentemente diminuindo a margem de lucro dos motoristas, que passam a trabalhar mais tempo para manter a estabilidade dos rendimentos; isto é que haja uma regulação sobre a quantidade da oferta<sup>19</sup> e (iii) o fortalecimento de políticas de segurança mais rígidas, que possam ser implementadas através da seleção mais criteriosa de novos usuários demandantes<sup>20</sup>.

Verificou-se que a tendência desses protestos foi a de que passaram a ocorrer fomentados através de instituições associativas. Foram encontradas quatro associações que representam o setor, a Associação dos Motoristas Parceiros das Regiões Urbanas (AMPARU), Associação dos Motoristas por Aplicativos (AMPA), a Associação dos Motoristas de Aplicativos de Mobilidade Urbana (AMU-CG) e a Associação Paraibana dos Motoristas e Transporte Privado Individual. Esses protestos evidenciam efeitos colaterais que desestruturam o modelo da Uber enquanto parte de um sistema de ‘economia compartilhada’. Isso porque os motoristas-parceiros estão reivindicando a revisão pilares fundamentais como a irrestrita liberdade de ingresso no sistema e o preço modulado pela conexão dinâmica entre oferta-demanda.

Com efeito, o fato de a empresa concentrar a maior parte das atividades financeiras cria o aspecto de que a relação na cadeia Uber-Motorista é bastante verticalizada, já que quem dirige não pode estabelecer os preços e nem mesmo tem sido chamado a negociá-lo. Apenas deve acatar e repassar os valores tabelados. Esse é um fator questionador do grau de autonomia entre as partes nessa relação e que motiva argumentos que buscam qualificar tal interação como uma relação de emprego dissimulada (FRAZÃO, 2017). Porém, a resposta reiterada da empresa é que ela é uma mera intermediadora, sendo que os motoristas parceiros devem ser encarados como clientes, assim eles optam por utilizar a plataforma ou não (LUBIAN, 2015, p. 20). Em outras palavras, quem não estiver satisfeito que não utilize o aplicativo. É de se mensurar se um modelo com um nível tão baixo de proteção é desejável e compatível com os princípios da valorização do trabalho humano e a existência digna que norteiam a ordem econômica brasileira conforme o art. 170 da Constituição de 1988.

Das 27 cidades pesquisadas, 26 possui alguma forma de regulação própria. Apenas na cidade de Boa Vista (RO), não se identifica uma lei aprovada, apesar de ter havido uma tramitação bastante restritiva, mas que aparentemente foi abandonada, até pelos impactos da Lei Federal 13.640 em 2018. Em todas as capitais foram detectadas formas de protestar contra

---

<sup>19</sup> Identificamos essas tendências nas seguintes cidades: Fortaleza (CE); São Luís (MA); Curitiba (PR); Brasília (DF)

<sup>20</sup> Identificamos essas tendências nas seguintes cidades: Curitiba (PR); Goiânia (GO); Recife (PE); João Pessoa (PB)

o modelo laboral do aplicativo. Assim, o protesto dos motoristas parceiros, que em um primeiro momento é utilizado para adquirir o direito de ter o aplicativo regulado, funciona em um segundo instante como ferramenta de mobilização coletiva em prol de condições mais favoráveis no serviço. Independentemente da existência de regulação, os conflitos sociais permanecem. Seja porque os taxistas continuam insatisfeitos, seja porque os motoristas parceiros se percebem como sujeitos no processo e passam a pleitear melhores condições de trabalho.

Sobre essa questão da regulação nacional, é importante ressaltar que o Parlamento Nacional também sofreu pressões sociais para realizar regulações abertas e irrestritas. Na verdade, inicialmente, o Projeto de Lei (PL 5587/2016 e que no Senado recebeu a numeração PLC 28/2017) possuía cláusulas bastante restritivas para o funcionamento dos aplicativos. Uma série de protestos físicos e virtuais marcaram o processo<sup>21</sup>. O deputado Carlos Zantline sofreu diversas investidas, e supostas irregularidades suas foram ventiladas na mídia como forma de pressão moral<sup>22</sup>. Com efeito, após uma série de costuras e amarrações do governo, aquele projeto, que inicialmente foi chamado de #Leidoretrocesso foi aprovado com vetos do então presidente Michel Temer. Mas a versão final, que já era um substitutivo com emendas das duas casas parlamentares, foi bastante conivente com a permanência livre da Uber e demais plataformas. Com isso, a Uber, que já realizava seus próprios controles de constitucionalidade para não obedecer a legislações municipais, passou a utilizar a Lei 13.640 como escudo para se esquivar e contestar quaisquer leis locais que contrariassem os seus interesses. Por tanto, em termos de legislação, hoje há uma Lei Federal que cria contornos gerais aos municípios, mas que não oferece a solução para os problemas e nem fecha todas as complexidades que surgem a partir das demandas locais.

A conclusão é de que regular não pacifica. Por quê? Ocorre que todas as regulações, se atentaram em sanar um único problema: a concorrência entre Uber e taxi de maneira superficial e localizada. Frequentemente os taxistas pedem que o aplicativo seja equiparado aos taxis, isso é, sejam gravados de burocracia. Legislações extremamente restritivas como a de Campo Grande (MT)<sup>23</sup> que exige o pagamento de impostos retroativos e limita o número de ofertantes

---

<sup>21</sup> Apps protestam contra projeto de lei que proíbe Uber e 99. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/apps-fazem-campanha-contra-lei-que-veta-uber-99-cabify-e-easy/>. Acesso em 30 de janeiro de 2022.

<sup>22</sup> Autor de projeto contra o Uber já foi acusado de desvios nos transportes. Disponível em: <https://noticias.r7.com/brasil/autor-de-projeto-contra-o-uber-ja-foi-acusado-de-desvios-nos-transportes-31102017>. Acesso em 04 de fevereiro de 2022.

<sup>23</sup> Decreto limita a 490 o número de motoristas da Uber na capital de MS. Disponível em: <http://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/2017/02/decreto-limita-490-o-numero-de-motoristas-da-uber-na-capital-de-ms.html>. Acesso em 13 de abril de 2018

ou a de Maceió (AL)<sup>24</sup> que obriga o pagamento de uma taxa de R\$ de 120,00 mensais, se mostram ineficazes porque buscam comparar um serviço a ao outro. Em poucas cidades foram propostas formas de modernização regulatória dos taxis, para que eles possam oferecer preços mais competitivos. Ao contrário, em Porto Alegre (RS)<sup>25</sup>, durante o processo de construção normativa, se cogitava a existência de uma placa vermelha. A gestão de São Paulo (SP)<sup>26</sup>, nessa mesma tela, buscou exigir que os motoristas se enquadrem em regras de vestimentas, dando espaço para exigências que descaracterizam ainda mais o modelo de compartilhamento. Essas regras são problemáticas especialmente para os usuários que de fato utilizam o serviço nos moldes da economia compartilhada. Se bem estejamos observando que parcela considerável dos motoristas tenham na Uber uma relação *quase* que empregatícia, por outro lado, não se pode esquecer que há pessoas que utilizam o aplicativo apenas de maneira eventual, esporádica, para complementar a renda ou descolar um trocado para o fim de semana. Essas pessoas, por exemplo, não têm espaço nessas regulações.

Porto Alegre (RS) foi o cenário padrão da trajetória de normatização da Uber. Em geral, o executivo municipal envia um projeto de lei para o legislativo. Aprovado, o projeto é convertido em lei, retorna à prefeitura para ajustar detalhes através de decretos. Essa parece uma boa saída institucional, pois une os poderes legislativo e executivo e, ao mesmo tempo que cria uma lei genérica dando anteparo para normas conjunturais e flexíveis do poder executivo. Mas é claro, não imuniza da forte atuação do Poder Judiciário; em 24 de junho de 2019, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS) confirmou a inconstitucionalidade da Lei local 12.425. Mesmo assim, a discrepância do que ocorre em cada território não é favorável, especialmente porque regiões metropolitanas, que não foram objeto do nosso estudo, concentram um grande número de unidades municipais. É possível que venha existir, se é que já não existem, cidades contíguas com regulamentações discrepantes. Esse caso criaria um caos regulatório, onde um motorista poderia estar legalizado e alguns minutos depois ter seu carro apreendido ou multado porque entrou uma uma jurisdição vizinha, por desrespeitar algum tópico conflitante.

---

<sup>24</sup> Uber diz que a prestação do serviço em Maceió está ameaçada. Disponível em: <https://maceio.7segundos.com.br/noticias/2017/08/04/93217/uber-diz-que-a-prestacao-do-servico-em-maceio-esta-ameacada.html>. Acesso em 13 de abril de 2018.

<sup>25</sup> Projeto para Uber prevê taxa e placa vermelha em Porto Alegre. Disponível em: <https://www.metrojornal.com.br/foco/2016/05/05/projeto-para-uber-preve-taxa-e-placa-vermelha-em-porto-alegre.html>. Acesso em 23 de dezembro de 2018.

<sup>26</sup> Motoristas de aplicativos como Uber terão de seguir regras de vestuário e higiene. Disponível: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,motoristas-de-aplicativos-como-uber-terao-de-seguir-regras-de-vestuario-e-higiene,70001873385> Acesso em 24 de janeiro de 2019.

Também não encontramos nas discussões, debates claros sobre a importância do modelo do aplicativo para a mobilidade urbana. Apesar de se notar a existência de debates públicos em torno da regulamentação, os temas giram em torno da discussão sobre a rivalidade entre os prestadores de serviço. Questões importantes como novos modelos de mobilidade, sustentabilidade, fruição da cidade não tem sido pautadas, com exceção das audiências ocorridas na capital paulista<sup>27</sup>.

#### 4.3 O PODER JUDICIÁRIO É O GARANTIDOR DA UBER NO BRASIL

Não há como negar a importância do poder judiciário no processo de regulamentação da Uber no Brasil. Das 27 cidades pesquisadas, em termos regulatórios, todas elas tentaram regularizar o serviço e, de alguma forma, foram influenciadas pelo poder judiciário. A maior parte desse número está localizado no Nordeste. Na região, todas as capitais tiveram interferência de juízes.

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (RJ) é o epicentro desse ativismo em prol da tecnologia. O Rio foi a primeira megacidade brasileira que declarou uma lei municipal restritiva sem efeitos<sup>28</sup>. O processo fluminense influenciou outras trajetórias, como decisões proferidas por juízes das comarcas de Fortaleza (CE)<sup>29</sup> e Curitiba (PR)<sup>30</sup>. Três argumentos centrais parecem guiar os juízes (i) livre iniciativa econômica, (ii) livre iniciativa laboral e (iii) o serviço oferecido pela Uber não se confunde com aquele prestado pelo táxi. Diferente do que possa parecer a priori, a empresa não é sempre o polo ativo nas ações contra as normas municipais. Nesse quadro, a capilaridade social da Uber teve seu lado mais evidente. Em São Luís (MA)<sup>31</sup> e em Campo Grande (MT)<sup>32</sup>, as ações civis públicas foram patrocinadas pelo o Ministério

---

<sup>27</sup> Audiência Pública debate regulamentação de aplicativos de carona. Disponível em <http://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/audiencia-publica-debate-regulamentacao-de-aplicativos-de-carona/> Acesso em: 12 de junho de 2018.

<sup>28</sup> Liminar permite Uber no Rio e suspende lei publicada por Paes. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/10/uber-diz-ter-decisao-judicial-que-anula-proibicao-de-circulacao-no-rio.html> Acesso em 12 de novembro de 2017.

<sup>29</sup> Uber é liberado pela Justiça para atuar em Fortaleza. Disponível em: <https://g1.globo.com/ceara/noticia/uber-e-liberado-pela-justica-para-atuar-em-fortaleza.ghtml> Acesso em 13 de setembro de 2018.

<sup>30</sup> Motorista de Uber do PR não pode ser multado por transporte de passageiros. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/Quentes/17,MI250576,101048-Motorista+de+Uber+do+PR+nao+pode+ser+multado+por+transporte+de> Acesso em 30 de novembro de 2017.

<sup>31</sup> Promotora diz que Uber é legal e vai propor ação contra proibição do serviço em São Luís. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/promotora-diz-que-uber-e-legal-e-vai-propor-acao-contra-proibicao-do-servico-em-sao-luis.ghtml>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.

<sup>32</sup> Justiça derruba decreto que impôs regras para Uber em Campo Grande <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/justica-derruba-decreto-que-impos-regras-para-uber-em-campo-grande> Acesso em 13 de fevereiro de 2019.

Público Estadual. Porto Alegre (RS)<sup>33</sup>, Fortaleza (CE)<sup>34</sup>, Maceió (AL)<sup>35</sup>, Belém (PA)<sup>36</sup> e Palmas (TO)<sup>37</sup> foram algumas das cidades cujo ajuizamento foi feito pelas Defensorias Públicas locais. Muitas vezes, as ações são ajuizadas individualmente, e pouco a pouco os juízos deliberam favorável ao aplicativo em mandados de segurança que asseguram a proteção ao motorista do caso específico<sup>38</sup>. O Tribunal de Justiça de Belo Horizonte (MG) chegou a contabilizar mais de 80 demandas individuais e por isso instituiu um Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas (IRDR) que assegurou o serviço naquele município<sup>39</sup>. Essa foi a primeira decisão desse tipo no país. Associações de taxistas também figuram como polo ativo de ações civis públicas, a exemplo da cidade de João Pessoa (PB). O problema é que muitas vezes essas ações acabam tendo efeito contrário. Os juízes ao invés de proibir a Uber, acabam convalidando o seu funcionamento<sup>40</sup>. Ainda é necessário destacar que o Diretório Central dos Estudantes (DCE) da Universidade de Brasília realizou uma denúncia contra os taxistas no Conselho Administrativo de Defesa Econômica, CADE, autoridade da concorrência brasileira<sup>41</sup>.

Merece destaque a importância das decisões liminares, independente da classe da ação ou do polo ativo. Ao proibir a vigência de normas restritivas, muitas vezes por tempo indeterminado através de liminares, o aplicativo é liberado para atuar no espaço aberto, o que força as prefeituras e câmaras a refazer normas permissivas. Foi o caso de Porto Alegre (RS) e das diversas disputas em torno do Rio de Janeiro (RJ). Portanto, decisões precárias estão

---

<sup>33</sup> Defensoria Pública entra com ação para liberar a Uber em Porto Alegre. Disponível em: <https://consultor-juridico.jusbrasil.com.br/noticias/261920949/defensoria-publica-entra-com-acao-para-liberar-a-uber-em-porto-alegre>. Acesso em 12 de janeiro de 2019.

<sup>34</sup> Defensoria Pública entra com ação para liberar uso do Uber em Fortaleza. Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/10/defensoria-publica-entra-com-acao-para-liberar-uso-do-uber-em-fortaleza.html>. Acesso em 23 de fevereiro de 2018.

<sup>35</sup> Defensoria entra com ação civil pública contra lei que regulamenta serviço da Uber em Maceió. Disponível em: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/defensoria-entra-com-acao-civil-publica-contra-lei-que-regulamenta-servico-da-uber-em-maceio.ghtml>. Acesso em 23 janeiro de 2018.

<sup>36</sup> Defensoria tem liminar favorável a não restrição de aplicativos relacionados ao transporte urbano. Disponível em: [http://www2.defensoria.pa.gov.br/portal/noticia.aspx?NOT\\_ID=2883](http://www2.defensoria.pa.gov.br/portal/noticia.aspx?NOT_ID=2883). Acesso em 30 de junho de 2018.

<sup>37</sup> Ação da Defensoria Pública pretende impedir qualquer medida coercitiva para motoristas do UBER. Disponível: [http://www.defensoria.to.def.br/list\\_tag/uber](http://www.defensoria.to.def.br/list_tag/uber). Acesso e 23 de março de 2018.

<sup>38</sup> Mais dez motoristas conseguem liminar na Justiça para utilizarem o aplicativo Uber. Disponível em: <https://www.tjce.jus.br/noticias/mais-dez-motoristas-conseguem-liminar-na-justica-para-utilizarem-o-aplicativo-uber/>. Acesso em 23 de fevereiro de 2018.

<sup>39</sup> TJMG julga IRDR sobre o transporte de passageiros realizado mediante a utilização do aplicativo UBER e similares (Tema 5 IRDR - TJMG). Disponível em: <http://www.tjmg.jus.br/portal-tjmg/jurisprudencia/recurso-repetitivo-e-repercussao-geral/tjmg-julga-irdr-sobre-o-transporte-de-passageiros-realizado-mediante-a-utilizacao-do-aplicativo-uber-e-similares-tema-5-irdr-tjmg.htm#.XH9eaExFzIU>. Acesso em 04 de fevereiro de 2019.

<sup>40</sup> Quarta Câmara Cível mantém serviço do Uber em João Pessoa. Disponível em: <https://brejo.com/2017/08/01/quarta-camara-civel-mantem-servico-do-uber-em-joao-pessoa/>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.

<sup>41</sup> CADE conclui que Uber não concorre com aplicativos de táxi. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/4356906/cade-conclui-que-uber-nao-concorre-com-aplicativos-de-taxi>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.

influenciando a produção normativa de uma política pública extremamente relevante. Esse é um ponto que deve ser aprofundado às pesquisas futuras.

Deve-se evidenciar a decisão referente do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte, que possibilitou o serviço da plataforma na capital daquele estado. Ela levou em consideração a crise econômica brasileira destacando não somente os argumentos padrões relacionados a defesa da concorrência, mas incorporando uma questão problemática que é o desemprego naquele município<sup>42</sup>. Nem sempre se pode ganhar todas. Em dois municípios, Palmas (TO) e Teresina (PI), a empresa não levou a melhor nos embates judiciais. A decisão do juiz do TJPI é importante na medida em que ela reconhece as limitações do judiciário para detectar um problema que é político-legislativo. Segundo o magistrado, a indefinição das competências permite que o legislativo municipal esteja livre para estabelecer suas diretrizes que precisam ser respeitadas, de modo que até o Congresso Nacional viesse resolver – o que aconteceu naquele mesmo ano – não seria possível afastar normas<sup>43</sup>.

A presença do Judiciário ficou terminantemente patente quando o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu pela inconstitucionalidade de leis que restringissem aplicativos de transporte individual. A tese dominante foi a de que a aplicação dos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência impossibilitavam que municípios, no exercício da sua competência regulamentar e fiscalizatória, proibissem os serviços de transportes individual, bem como não poderiam contrariar as balizas da Lei Federal 13.640/2018. Duas ações patrocinaram a questão no STF. A primeira foi o Recurso Especial (RE) 1.054.110, interposto pela Câmara de Vereadores de São Paulo contra decisão do Tribunal paulista, o qual tinha declarado a inconstitucionalidade da Lei municipal 16.279/15, que a época tinha proibido o transporte de aplicativo na cidade. A segunda foi a Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 449, impetrada pelo Partido Social Liberal (PSL), com o objetivo de questionar a Lei 10.553/16 que também proibia os serviços na capital cearense.

Assim, podemos concluir, neste ponto, que a existência da Uber no Brasil tem sido, em grande parte garantida pelo poder judiciário, evidenciando uma anomalia tendo em vista que esse deveria ser um problema eminentemente de política pública, onde o judiciário quando eventualmente se pronunciasse deveria ser uma exceção e não uma regra. Outra questão que

---

<sup>42</sup> Juíza autoriza funcionamento do Uber em Natal e proíbe multas. Disponível em: <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2016/10/juiza-autoriza-funcionamento-do-uber-em-natal-e-proibe-multas.html>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.

<sup>43</sup> Justiça nega pedido do Ministério Público para Uber circular livremente em Teresina. Disponível: <https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/justica-nega-pedido-do-ministerio-publico-para-uber-circular-livremente-em-teresina.ghtml>. Acesso em 11 de fevereiro de 2018.

merece destaque é que o poder judiciário brasileiro tem sido ativista, em oposição ao judiciário de países da União Europeia, que tem tendido, em muitos países, a suspender a plataforma (DICKINSON, 2018).

## 5.0 CONCLUSÃO

“(…) a economia pode ser bem ou mal dirigida. Economia mal dirigida é pior do que a economia livre. (...) Se a planificação não obedece aos propósitos de igualdade econômica maior, é inevitável apareça a intervenção de forças plutocráticas, para conservar o que lhes interesse e desfazer o que lhes não permite ou lhes impede de dar lucro” (PONTES DE MIRANDA, 1945 634 – 635)

As opções regulatórias adotadas pelo Brasil devem estar lastreadas no texto constitucional de 1988. A Carta destaca a importância de se coibir condutas e práticas que resultem em abuso de poder econômico (art. 173, §4º da CRFB/1988). A Uber atua em um nicho econômico altamente regulado no Brasil. Estrategicamente inserido no ambiente indefinido da economia compartilhada, utilizou o argumento da inovação para desbloquear entraves regulatórios de modo a competir diretamente com taxistas e mototaxistas, agentes já estabelecidos no ambiente do transporte individual, mas sem arcar com os mesmos ônus.

Embora no início houvesse uma zona jurídica indefinida na distinção dos serviços, o que se percebe é que com a gradual possibilidade de regulamentação e permanência no país, a multinacional passou a oferecer um maior leque de serviços deixando clara sua intenção de concorrer antigos mercados. A categoria UberX (UberPOP), que redimensionou a ideia inicial dos transportes executivos e a possibilidade de transações em dinheiro e não mais por cartão de crédito demonstram o contínuo movimento da *startup* rumo a equiparação com os serviços de táxis convencionais. Fato que ficou ainda mais escancarado após os acordos da Uber com taxistas de Nova Iorque, buscando incorporá-los no modelo de aplicativos. Se a Uber não era táxi, agora literalmente também é. Assim, um estímulo às pesquisas futuras é no sentido de avaliar como categorias extrajurídicas, nesse caso a engenharia social estratégica e o poder econômico da Uber foi fundamental para sua regulação no Brasil. Vale ressaltar que esse êxito não se repete em outras partes do globo, notadamente na Europa.

Outro aspecto relevante é que a regulação, por si só, não põe fim às tensões sociais. Uma boa pista pode estar conectada ao fato de que o direito, na forma atual, está desenhado para regular relações competitivas e adversariais, por isso os sistemas colaborativos ainda seriam mal diagramados. Nessa linha, as regulações que emergiram – e ainda emergem – têm o fito de conformar a polarização taxi-uber, mas não buscaram encontrar meios cooperativos e eficientes. Demorou muito até que começassem a surgir ideias como a diminuição do arcabouço burocrático que envolve a regulação dos táxis, para que se alcançasse preços mais agradáveis para o consumidor. Também não se observou estímulos concretos ou incentivos para que os

antigos taxistas pudessem ingressar nos aplicativos e migrando entre uma ou outra opção, acumulando as vantagens das duas situações.

Importa ressaltar que as regulações são feitas especificamente para um serviço que, em que pese as variações, são denominados como “transporte privado remunerado”. Encontramos grandes problemas em dimensionar o fenômeno em termos tão pouco complexos. Tipificar a Uber e não o enfrentar o problema do serviço como um todo, inclusive com suas repercussões ao direito trabalhista, estimula a mutação do DNA da empresa de modo a escapar da legislação posta. Esse é um processo comum do mundo empresarial. Assim, a empresa se assemelharia a uma superbactéria que quando exposta a um antibiótico, que nesse caso seria o equivalente funcional das normas regulatórias, se modificaria forçando às autoridades a tomar novas e novas medidas. Justamente por esse motivo que modelos normativos estruturados em torno do poder regulamentar do executivo e, portanto, aptos a operacionalizar respostas mais imediatas são mais eficientes. Porém, nada impede que haja leis municipais principiológicas como pano de fundo e norte dialógico às medidas das prefeituras. A existência de leis é igualmente importante porque no parlamento local é onde acontecem as audiências públicas, que absorvem, democraticamente, parte das tensões sociais que rodeiam o tema.

Não se tem percebido que o fenômeno demanda um sistema criativo que seja capaz de acoplar novos modelos, sem encará-lo como adversarial do que já é existente. O problema maior é que inovações surgem. Surgem todos os dias. Então, uma regulação pontual para apagar os incêndios (que nós mostramos que não apagam) não resolve a crise regulatória. A palavra ‘uber’ passou a ser sinônimo de um modelo e já é largamente reproduzida, adaptando os serviços. O termo *uberização* aparece como um derivado descolado da empresa. Já é possível encontrar o ‘uber’ das empregadas domésticas, o ‘uber’ da saúde e tantos outros e, o caso mais impactante é a *uberização* das entregas. Como o Estado tratará a questão? Permanecerá enfrentando os problemas de maneira localizada? Realizará regulações setoriais e engessará os sistemas de inovação? Essa não parece ser uma saída inteligente em um país com altos índices de desemprego e em uma conjuntura de crescimento defasado.

## 6.0 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### 6.1 REFERÊNCIAS DOUTRINÁRIAS

ABILIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. **Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas**. Sociologias, Porto Alegre, RS, v. 23, n. 57, p. 26-56, ago. 2021. ISSN 1807-0337

APC. GIS Watch – **Artificial Intelligence: human rights, social justice and development**. Association for the Progress of Communications, 2019.

ARANHA, M. I. **Manual de Direito Regulatório**. Laccademia Publishing: Londres, 2015

BATURA, Olga; VAN GORP, Nicolai. **Challenges for the competition policies in a digitalized economy**. Brussels: European Parliament's Committee on Economic and Monetary Affairs. 2015

BROUSSEAU E.; GLACHANT, J.M. Regulators as Reflexive Governance Platforms, **Journal Competition and Regulation in Network Industries**, v. 12 n.3 p. 194 – 209, 2011.

BRYNJOLFSSON, Erik; KAHIN, Brian (Ed.). **Understanding the digital economy: data, tools, and research**. MIT press, 2002.

CANNON, Sarah; SUMMERS, Lawrence H. How Uber and the sharing economy can win over regulators. **Harvard business review**, v. 13, n. 10, p. 24-28, 2014.

CASTELLS, Manuel; ESPANHA, Rita. **A era da informação: economia, sociedade e cultura**. Fundação Calouste Gulbenkian. Serviço de Educação e Bolsas, 2007.

CHARMAZ, Kathy. **A construção da teoria fundamentada: guia prático para análise qualitativa**. Bookman Editora, 2009.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paul,Xamã, 1996

CHUNG, Jin Young. Online friendships in a hospitality exchange network: A sharing economy perspective. **International Journal of Contemporary Hospitality Management**, 2017.

COOPER, R. (2012), Measuring the Impact of Innovations in Public IT Infrastructure on the Standard of Living in OECD Economies, **OECD Digital Economy Working Paper, OECD**, Paris: OECD

CRAGGS, R. Where Uber is Banned Around the World. **Condé Nast Traveler**, California, abr. 2017. Disponível em <<https://www.cntraveler.com/story/where-uber-is-banned-around-the-world>> Acesso em 28 de agosto de 2017.

GANAPATI, Sukumar; REDDICK, Christopher G. Prospects and challenges of sharing economy for the public sector. **Government Information Quarterly**, v. 35, n. 1, p. 77-87, 2018.

DEMARRY, V. **Competition in the Sharing Economy: Contributions to the political debate by the Cologne Institute for Economic Research**. Köln: Institut der deutschen Wirtschaft Köln, 2015.

EJIK, N. V. F. EJIK, N. V. FAHY, R. TIL, H. V. NOOREN, P. STOKKING, H. GELEVERT, H. F. B. F. 2015. **Digital platforms**: an analytical framework for identifying and evaluating policy options. Delft: TNO, 2015.

EVANS, D.; SCHMALENSEE, R. **Matchmakers**: the new economics of multisided platforms. Boston: Harvard Business Review Press, 2016.

FRAZÃO, A. Dilema antitruste: o Uber forma um cartel de motoristas? Por definir preço de corrida, aplicativo também influenciaria adoção de conduta uniforme?. **Portal Jota**, São Paulo, 12 dez. 2016. Disponível em: < <https://jota.info/concorrencia/dilema-antitruste-o-uber-forma-um-cartel-de-motoristas-12122016>> Acesso em 14 de abril de 2017.

FRAZÃO, Ana. Economia do compartilhamento e tecnologias disruptivas. **Portal Jota**, São Paulo, 14 de Jun. de 2017. Disponível em: <<https://jota.info/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/economia-do-compartilhamento-e-tecnologias-disruptivas-14062017>> Acesso em 23 de junho de 2017

GUELLEC, D. and C. PAUNOV, Innovation policies in the digital age, **OECD Science, Technology and Industry Policy Papers**, No. 59, Paris: OECD Publishing, 2018.

IBRAHIM, Yasmin. **Transacting memory in the Digital Age**: Modernity, fluidity and immateriality. *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences*, v. 11, n. 4, p. 453-464, 2018.

JACOBIDES, Michael G.; SUNDARARAJAN, A.; VAN ALSTYNE, M. Platforms and ecosystems: Enabling the digital economy. In: **Briefing Paper World Economic Forum**. 2019.

JIN, D. Y. **Digital platforms, imperialism and political culture**. Abigdon: Routledge, Taylor & Francis Group, 2015.

KAPLAN, Roberta A., Perspective, Regulation and the Sharing Economy. **New York Law Journal**, Nova Iorque, v. 6, n. 7, 2014.

LEAPHART, Jennifer M. Sharing Solutions: An Analysis of Taxing the Sharing Economy in the United States and Europe. **Tulane Law Review**. Nova Orleans, v. 91, n. 189, 2016.

LUBIAN, F. **Uber and the Law**. Dissertação de Mestrado. Master of Law in Cross Cultural Business Practice. Friburg: University of Fribourg, 2015.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. **El Rostro Urbano de América Latina**. Buenos Aires: Clacso, v. 1, p. 321-346, 2004.

MILLER, Stephen R., First Principles for Regulating the Sharing Economy. **Cambridge, harvard journal on legislation**, v. 53, n. 147, fev. 2016.

OECD, The App Economy. **OECD Digital Economy Papers**, No. 230, Paris: OECD Publishing, 2013.

OEI, Shu-Yi; RING, Diane M. Can sharing be taxed? **Washington University Law Review**. Washington, v. 93, n. 989, 2015.

PFEFFER-GILLET, Alexi, When “Disruption” Collides with Accountability: Holding Ridesharing Companies Liable for Acts of Their Drivers. California, **California Law Review**, v. 104, n. 233, 2016.

PETRINI, M., FREITAS, C. S. DE., & SILVEIRA, L. M. da S. A Proposal for a Typology of Sharing Economy. **Revista de Administração Mackenzie**, v. 5, n. 18, 2017. p. 39-62. doi 10.1590/1678- 69712017/administracao.v18n5p39-62

PONTES DE MIRANDA, F. C. **Comentários à Constituição de 1967, com emenda n. 1, de 1969**, Tomo VI, 2ª ed. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 1972.

RIBEIRO, B.S., 2016. **Princípios e desafios para regulação da economia do compartilhamento, com substrato da teoria responsiva e enfoque na atuação do aplicativo Uber**. Dissertação de Mestrado. Brasília: UnB, 2016.

SCHOR, J. Debating the Sharing Economy. **Great Transition Initiative**, Boston, out. 2014. Disponível em < <http://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>> Acesso em 30 de fevereiro de 2017.

SCHWARCZ, J. Platform Logic: An Interdisciplinary Approach to the Platform-Based Economy. **Policy; Internet**, 9(4), (2017). Pp. 374-394.

STEMLER, Betwixt and Between: Regulating the Shared Economy. Fordham. **Urban Law Journal**, Nova Iorque, v. 43, n. 19, 2016.

SUKHODOLOV, Alexander P.; POPKOVA, Elena G.; KUZLAEVA, Irina M. Methodological aspects of study of internet economy. In: **Internet Economy vs Classic Economy: Struggle of Contradictions**. Springer, Cham, 2018. p. 53-61.

TENE, Omer; POLONETSKY, Jules. Big data for all: Privacy and user control in the age of analytics. **Nw. J. Tech. & Intell. Prop.**, v. 11, p. xxvii, 2012.

VALENTE, Jonas Chagas Lucio. Apresentação do dossiê temático “Plataformas digitais, economia e poder”. **Revista Eptic**, v. 22, n. 1, p. 78-96, 2020.

ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro do Carmo B. de; KIRA, Beatriz. **Contribuições para o debate sobre regulação do aplicativo Uber no Brasil**. São Paulo: InternetLAB, 2015.

## 6.2 REFERÊNCIAS DA TABLOIDES / PÁGINAS *ONLINE* SEM CUNHO DOUTRINÁRIO

*Ação da Defensoria Pública pretende impedir qualquer medida coercitiva para motoristas do UBER.* Disponível: [http://www.defensoria.to.def.br/list\\_tag/uber](http://www.defensoria.to.def.br/list_tag/uber). Acesso em 23 de março de 2018

*Audiência Pública debate regulamentação de aplicativos de carona.* Disponível em <http://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/audiencia-publica-debate-regulamentacao-de-aplicativos-de-carona/> Acesso em: 12 de junho de 2018.

*Autor de projeto contra o Uber já foi acusado de desvios nos transportes.* Disponível em: <https://noticias.r7.com/brasil/autor-de-projeto-contr-o-uber-ja-foi-acusado-de-desvios-nos-transportes-31102017>. Acesso em 04 de fevereiro de 2022.

*Apps protestam contra projeto de lei que proíbe Uber e 99.* Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/apps-fazem-campanha-contr-lei-que-veta-uber-99-cabify-e-easy/>. Acesso em 30 de janeiro de 2022.

*Brasil tem mais de 208,5 milhões de habitantes, segundo o IBGE.* Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/08/29/brasil-tem-mais-de-208-milhoes-de-habitantes-segundo-o-ibge.ghtml>. Acesso em 13 de abril de 2022.

*CADE conclui que Uber não concorre com aplicativos de táxi.* Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/4356906/cade-conclui-que-uber-nao-concorre-com-aplicativos-de-taxi>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.

*Câmara mantém veto do Executivo Municipal ao Projeto que proíbia o Uber.* Disponível em: <http://www2.cmv.es.gov.br/noticia/ler/7188/cmara-mantm-veto-do-executivo-municipal-ao-projeto-que-proibia-o-uber>

*Decreto limita a 490 o número de motoristas da Uber na capital de MS.* Disponível em: <http://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/2017/02/decreto-limita-490-o-numero-de-motoristas-da-uber-na-capital-de-ms.html> . Acesso em 13 de abril de 2018

*Defensoria entra com ação civil pública contra lei que regulamenta serviço da Uber em Maceió.* Disponível em: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/defensoria-entra-com-acao-civil-publica-contr-lei-que-regulamenta-servico-da-uber-em-maceio.ghtml>. Acesso em 23 janeiro de 2018

*Defensoria tem liminar favorável a não restrição de aplicativos relacionados ao transporte urbano.* Disponível em: [http://www2.defensoria.pa.gov.br/portal/noticia.aspx?NOT\\_ID=2883](http://www2.defensoria.pa.gov.br/portal/noticia.aspx?NOT_ID=2883). Acesso em 30 de junho de 2018.

*Defensoria Pública entra com ação para liberar a Uber em Porto Alegre.* Disponível em: <https://consultor-juridico.jusbrasil.com.br/noticias/261920949/defensoria-publica-entra-com-acao-para-liberar-a-uber-em-porto-alegre>. Acesso em 12 de janeiro de 2019.

*Desembargador libera o serviço do aplicativo uber em São Luis.* Disponível em: <https://imirante.com/oestadoma/noticias/2017/08/30/desembargador-libera-o-servico-do-aplicativo-uber-em-sao-luis/> acesso em 26 de janeiro de 2018.

*Defensoria Pública entra com ação para liberar uso do Uber em Fortaleza.* Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/10/defensoria-publica-entra-com-acao-para-liberar-uso-do-uber-em-fortaleza.html> Acesso em 23 de fevereiro de 2018.

*Em até 30 dias Campo Grande deve ter nova regulamentação sobre Uber, diz vereador.* Disponível em <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/em-ate-30-dias-campo-grande-deve-ter-nova-regulamentacao-sobre-uber-diz-vereador.ghtml> Acesso em 24 de abril de 2017.

*GDF ainda estuda se vai sancionar lei que veta aplicativo Uber, diz secretário.* Disponível em: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2015/07/gdf-ainda-estuda-se-vai-sancionar-lei-que-veta-aplicativo-uber-diz-secretario.html> Acesso em 21 de outubro de 2017.

*Fatos e Dados sobre a Uber.* 27/07/2022. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/#:~:text=Hoje%20j%C3%A1%20estamos%20em%20mais,capitais%20e%20principais%20regi%C3%B5es%20metropolitanas>. Acesso em: 21/01/2022.

*Juíza autoriza funcionamento do Uber em Natal e proíbe multas.* Disponível em: <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2016/10/juiza-autoriza-funcionamento-do-uber-em-natal-e-proibe-multas.html>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.

*Justiça derruba decreto que impôs regras para Uber em Campo Grande* <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/justica-derruba-decreto-que-impos-regras-para-uber-em-campo-grande> Acesso em 13 de fevereiro de 2019.

*Justiça de São Paulo declara que lei proibindo Uber é inconstitucional.* Disponível em: <https://www.startse.com/noticia/mercado/24129/justica-de-sao-paulo-declara-que-lei-proibindo-uber-e-inconstitucional> Acesso em 04 de novembro de 2018.

*Justiça nega pedido do Ministério Público para Uber circular livremente em Teresina.* Disponível: <https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/justica-nega-pedido-do-ministerio-publico-para-uber-circular-livremente-em-teresina.ghtml>. Acesso em 11 de fevereiro de 2018.

*Liminar permite Uber no Rio e suspende lei publicada por Paes.* Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/10/uber-diz-ter-decisao-judicial-que-anula-proibicao-de-circulacao-no-rio.html> Acesso em 12 de novembro de 2017.

*Mais dez motoristas conseguem liminar na Justiça para utilizarem o aplicativo Uber.* Disponível em: <https://www.tjce.jus.br/noticias/mais-dez-motoristas-conseguem-liminar-na-justica-para-utilizarem-o-aplicativo-uber/>. Acesso em 23 de fevereiro de 2018.

*Motoristas de aplicativos como Uber terão de seguir regras de vestuário e higiene.* Disponível: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,motoristas-de-aplicativos-como-uber-terao-de-seguir-regras-de-vestuario-e-higiene,70001873385> Acesso em 24 de janeiro de 2019.

*Motorista de Uber do PR não pode ser multado por transporte de passageiros.* Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/Quentes/17,MI250576,101048-Motorista+de+Uber+do+PR+nao+pode+ser+multado+por+transporte+de> Acesso em 30 de novembro de 2017.

*Os veículos do uber são apreendidos em São Luis.* Disponível em: <https://jornalpequeno.com.br/2017/05/25/veiculos-do-uber-sao-apreendidos-em-sao-luis/> Acesso em 13 de dezembro de 2018.

*Projeto para Uber prevê taxa e placa vermelha em Porto Alegre.* Disponível em: <https://www.metrojornal.com.br/foco/2016/05/05/projeto-para-uber-preve-taxa-e-placa-vermelha-em-porto-alegre.html>. Acesso em 23 de dezembro de 2018.

*Promotora diz que Uber é legal e vai propor ação contra proibição do serviço em São Luís.* Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/promotora-diz-que-uber-e-legal-e-vai-propor-acao-contraproibicao-do-servico-em-sao-luis.ghtml>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.

*Quarta Câmara Cível mantém serviço do Uber em João Pessoa.* Disponível em: <https://brejo.com/2017/08/01/quarta-camara-civel-mantem-servico-do-uber-em-joao-pessoa/>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.

*TJMG julga IRDR sobre o transporte de passageiros realizado mediante a utilização do aplicativo UBER e similares (Tema 5 IRDR - TJMG).* Disponível em: <http://www.tjmg.jus.br/portal-tjmg/jurisprudencia/recurso-repetitivo-e-repercussao-geral/tjmg-julga-irdr-sobre-o-transporte-de-passageiros-realizado-mediante-a-utilizacao-do-aplicativo-uber-e-similares-tema-5-irdr-tjmg.htm#.XH9eaExFzIU>. Acesso em 04 de fevereiro de 2019.

*Uber diz que a prestação do serviço em Maceió está ameaçada.* Disponível em: <https://maceio.7segundos.com.br/noticias/2017/08/04/93217/uber-diz-que-a-prestacao-do-servico-em-maceio-esta-ameacada.html>. Acesso em 13 de abril de 2018.]

*Uber é liberado pela Justiça para atuar em Fortaleza.* Disponível em: <https://g1.globo.com/ceara/noticia/uber-e-liberado-pela-justica-para-atuar-em-fortaleza.ghtml> Acesso em 13 de setembro de 2018.

*Uber opens Brazil center to improve driver, passenger safety.* Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-uber-brazil/uber-opens-brazil-center-to-improve-driver-passenger-safety-idUSKBN1L209A>. Acesso em 12 de fevereiro de 2019. Desde 2021, esses números não estão aparecem atualizados nos balanços trimestrais da empresa.