

**UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ECONOMIA E MERCADOS**

**UBER: (DES) REGULAÇÃO ECONÔMICA E ENTRAVES  
POLÍTICOS**

**Wagner Roberto Ramos Garcia Junior  
RA 71851992**

**Orientador: Prof. Dr. Clayton  
Vinicius Pegoraro De Araújo**

**São Paulo  
2020**

**WAGNER ROBERTO RAMOS GARCIA JUNIOR**

**UBER: (DES) REGULAÇÃO ECONÔMICA E ENTRAVES POLÍTICOS**

Dissertação apresentada à Universidade  
Presbiteriana Mackenzie como requisito parcial  
à obtenção do título de Mestre em Economia e  
Mercados.

**ORIENTADOR:** Prof. Dr. Clayton Vinícius Pegoraro de Araújo

São Paulo  
2020

## FICHA CATALOGRÁFICA

G216u Garcia Junior, Wagner Roberto Ramos.  
Uber: (des) regulação econômica e entraves políticos / Wagner Roberto Ramos Garcia Junior.  
65 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado em Economia e Mercados) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2020.

Orientador: Clayton Vinícius Pegoraro de Araújo.

Referências bibliográficas: f. 66-70.

1. Uber. 2. Sharing Economy. 3. Regulação. 4. Gig Economy. 5. Uberização. 6. Teoria da Escolha Pública. I. Araújo, Clayton Vinícius Pegoraro de, *orientador*. II. Título.

CDD 338.40981

Bibliotecária Responsável: Andrea Alves de Andrade - CRB 8/9204

**WAGNER ROBERTO RAMOS GARCIA JUNIOR**

**UBER: (DES) REGULAÇÃO ECONÔMICA E ENTRAVES POLÍTICOS**

Dissertação apresentada à Universidade Presbiteriana Mackenzie – como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Economia e Mercados.

Orientador: Prof. Dr. Clayton Vinícius Pegoraro de Araújo.

Aprovado em: 10 de julho de 2020.

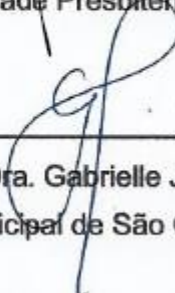
**BANCA EXAMINADORA**



**Prof. Dr. Clayton Vinicius Pegoraro de Araújo**  
Universidade Presbiteriana Mackenzie



**Prof. Dr. Joaquim Carlos Racy**  
Universidade Presbiteriana Mackenzie



**Profa. Dra. Gabrielle Jacobi Kolling**  
Universidade Municipal de São Caetano do Sul (USCS)

*Dedico esse trabalho a todos os meus familiares e amigos que me apoiaram incondicionalmente em todos os momentos da minha vida acadêmica.*

## AGRADECIMENTOS

O caminho percorrido até aqui foi deveras indigesto. Nessa trajetória, recorri diversas vezes às instâncias administrativas superiores e a minha matrícula fora cancelada por três vezes. Mesmo assim, com todas as adversidades, não desisti. Com a ajuda de Deus e de todos os meus amigos no Mackenzie (Helen Faria, Dr. Gilson Novaes, Rosely Mulin e Marili Moreira) pude realizar o sonho de cursar o mestrado em Economia e Mercados e também de me tornar pesquisador associado do Centro de Liberdade Econômica do Mackenzie.

Com os olhos marejados e com o sentimento imenso de gratidão, agradeço a todos os meus familiares por tudo o que fizeram e que fazem por mim; em especial meu pai, Wagner, minha mãe Nice, minha avó Maria, meus tios Roberto e Luiz, minha irmã Andréa, meus primos Junior Reis, Roberto Jr. e as minhas tias Vera e Eliane que com muito carinho me deram todo suporte emocional e até financeiro para poder estudar com tranquilidade; agradeço também aos meus professores que durante a minha modesta trajetória acadêmica me apoiaram de forma incessante a ingressar no mestrado: Jorge Mamede Masseran, Karina Bonetti Badawi, Gilson Alberto Novaes, Bruno Boris Carlos Croce, Fabiano Petean, Pedro Costa, Marcia Cury e o meu parceiro Vinícius Pacheco Fluminhan.

Com (muito) carinho agradeço de forma muito especial a minha eterna equipe de trabalho na Biblioteca Setorial do Mackenzie Campinas – administrada sob a batuta da minha grande amiga Helen C. de Faria que certamente é uma das melhores amigas que fiz em toda minha vida. Ressalto também um agradecimento (muito), mas muito especial à Flávia Monteiro, minha namorada, cujo apoio, amor, carinho, paciência e cumplicidade nessa minha caminhada foram imensuráveis.

Faço questão de agradecer também e de cristalizar o meu eterno carinho por mais dois “pais” que a vida me deu e que tenho o privilégio de trabalhar e aprender todos os dias com eles – que me apoiam incondicionalmente em todos os meus projetos profissionais e pessoais: os queridos e emblemáticos Drs. Guilherme Nader e Maurício César Mancia Garcia.

As viagens semanais à capital paulista me renderam amizades inesquecíveis, em especial agradeço a minha querida e grandíssima amiga Vitória Batista que me ensinou muito e me apoiou em todos os momentos da minha trajetória no mestrado, a minha querida amiga e super sincera Natalie que me ajudou de forma imensurável a lidar com os percalços da minha incipiente vida acadêmica, aos meus parceiros Renato, Daniel, Bruno, Allan Antonio e Sergio pela cordialidade e imenso carinho que me receberam como colega de classe e também como turista em São Paulo.

Agradeço também os inúmeros aconselhamentos da minha banca de qualificação em especial à Profa. Gabi Kolling que de forma muito educada, didática e carinhosa me ajudou a elucidar as ideias da pesquisa – contribuindo de forma preponderante para as discussões contemporâneas do trabalho. Não me esqueço da equipe de professores da prefeitura de Vinhedo, que carinhosamente me acolheram e me incentivaram de forma incondicional. Um eterno agradecimento aos professores Daniel Storani – meu querido mentor, coordenador e grande amigo, ao querido Affonso Rodrigues – que me acolheu desde o meu primeiro dia como professor; às queridas diretoras que deram-me todo o suporte necessário e apoio incondicional Maria Amélia Mazzo, Cris Pires e Cátia Veronez - que me deram todos os incentivos e todo o carinho do mundo para iniciar a minha carreira como professor. Além disso, relembro também às lendárias e emblemáticas professoras Stephanie Panutto, Gabi Jordão, Renata Panza e Ana Porto que me deram a oportunidade de sonhar.

Por fim, agradeço imensamente a todo o corpo docente do MPCON e do CLE – os lendários e inigualáveis professores Vladimir, Paulo, Joaquim, Roberta, Maurício, Pedro e Álvaro – e em nível especial o meu querido, lendário, emblemático e eterno orientador Prof. Dr. Clayton Vinicius Pegoraro de Araújo, que mostrou tremenda humildade e humanidade em me ensinar e me acolher como seu aluno – e como seu discípulo. Me apoiou incondicionalmente desde o pré-projeto e me deu todo o suporte e tranquilidade para escrever a presente dissertação, me deu dicas valiosas que carregou em minha vida pessoal e acadêmica que moldaram meu caráter. Espero ter 1% da genialidade e do carisma do meu querido e eterno orientador. Muito obrigado por tudo, Prof. Clayton!

*“Quando você perceber que, para produzir, precisa obter a autorização de quem não produz nada; quando comprovar que o dinheiro flui para quem negocia não com bens, mas com favores; quando perceber que muitos ficam ricos pelo suborno e por influência, mais que pelo trabalho, e que as leis não nos protegem deles, mas, pelo contrário, são eles que estão protegidos de você; quando perceber que a corrupção é recompensada, e a honestidade se converte em auto sacrifício; então poderá afirmar, sem temor de errar, que sua sociedade está condenada”*(Ayn Rand).



## RESUMO

Atualmente, o aplicativo Uber é o grande pioneiro da nova engenharia econômica chamada de “*Sharing Economy*” e também é o maior exemplo de inovação e disrupção no que tange à mobilidade urbana no século XXI. Deste modo, a presente dissertação aborda os principais impactos econômicos, regulatórios, políticos e sociais que a plataforma tecnológica Uber proporcionou ao chegar no Brasil acirrando debates acerca da sua regulação. Pela ótica concorrencial, o presente trabalho demonstra as principais características do mercado concorrencial entre o aplicativo tecnológico e o serviço de táxi na cidade de São Paulo e as inovações trazidas ao mercado de transporte individual de passageiros. Utilizando uma análise empírica da Teoria da Escolha Pública, o trabalho demonstra a incidência de grupos de interesse na regulamentação da atividade econômica da plataforma tecnológica na capital paulista, estudando o comportamento legislativo e judicial dos agentes políticos nas esferas do Poder Legislativo e do Poder Judiciário. Com o objetivo de trazer as principais abordagens – sejam elas pela ótica concorrencial, consumerista e trabalhista, a pesquisa mediante método analítico descritivo apresenta os desafios da (des) regulação das novas tecnologias. Além disso, o trabalho apresenta discussões contemporâneas sobre neologismos acadêmicos como *Gig Economy* e “Uberização” das relações de trabalho, proporcionando discussões acerca das relações de trabalho, impactos econômicos e sociais das decisões judiciais e os dados atuais acerca do trabalho informal e do desemprego.

**Palavras-chave:** Uber; *Sharing Economy*; Regulação; *Gig Economy*; Uberização; Teoria da Escolha Pública.

## ABSTRACT

Currently, the Uber app is the great pioneer of the new economic engineering called the “Sharing Economy” and is also the greatest example of innovation and disruption with regard to urban mobility in the 21st century. In this way, this dissertation addresses the main economic, regulatory, political and social impacts that the technological platform Uber provided when it arrived in Brazil, stirring up debates about its regulation. From a competitive perspective, the present study shows the main characteristics of the competitive market between the technological application and the taxi service in the city of São Paulo and the innovations brought to the individual passenger transport market. Using an empirical analysis of the Public Choice Theory, this research demonstrates the incidence of interest groups in the regulation of the economic activity of the technological platform in the capital of São Paulo, studying the legislative and judicial behavior of political agents in the spheres of the Legislative and Judiciary. In addition, the paper presents contemporary discussions on academic neologisms such as Gig Economy and "Uberization" of labor relations, providing discussions about labor relations, economic and social impacts of court decisions and current data about informal work and unemployment.

**Keywords:** Uber; Sharing Economy; Regulation; Gig Economy; Uberization; Public Choice Theory.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	16
<b>CAPÍTULO I – INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E GLOBALIZAÇÃO</b> .....	18
1.1. Globalização econômica e a economia digital.....	18
1.2. A economia compartilhada (Sharing Economy).....	22
1.3. A sociedade de consumo e aspectos sociológicos .....	24
<b>CAPÍTULO II – A ESTRUTURA DO MERCADO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO</b> .....	28
2.1. Barreiras de entrada, novos entrantes, assimetria informacional e análise microeconômica.....	28
2.2. A regulação dos serviços de transporte no Brasil .....	31
2.2.1. Regulação e regulamentação: diferenças técnicas, econômicas e jurídicas .....	38
2.3. Aspectos comparativos entre Uber e Táxi na cidade de São Paulo .....	42
2.4. Aspectos concorrenciais entre Uber e Táxis na cidade de São Paulo.....	45
<b>CAPÍTULO III – ENTRAVES POLÍTICOS E SOCIAIS DA REGULAÇÃO: INFORMALIDADE, “UBERIZAÇÃO” E A TEORIA DA ESCOLHA PÚBLICA</b> .....	48
3.1. A escolha pública e a atuação dos grupos de interesse .....	48
3.2. Desemprego, desalento e informalidade: a alternativa UBER.....	54
3.3. A “Uberização” das relações de trabalho: externalidades e (Des) regulação econômica .....	57
3.3.1. Análise Econômica do Direito aplicada nas jurisprudências que não reconheceram o vínculo trabalhista entre o aplicativo Uber e seus motoristas .....	60
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	64
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	66

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Algumas dimensões da globalização.....	20
FIGURA 2 – A globalização cultural.....	21
FIGURA 3 – Monopólio: natural e artificial.....	29
FIGURA 4 – Taxistas protestam pedindo a proibição do aplicativo Uber.....	30
FIGURA 5 – Regulação e regulamentação .....	41
FIGURA 6 – Os passageiros de Táxi e do aplicativo Uber em São Paulo .....	43
FIGURA 7 – Figura simplificada que diferencia os dois modelos de transporte individual de passageiros .....	44
FIGURA 8 – Vereador Adilson Amadeu/DEM em plenário .....	52

## **LISTA DE GRÁFICOS**

GRÁFICO 1 – O aumento de Micro Empreendedores Individuais no Brasil (18-20).....	55
GRÁFICO 2 – Número de trabalhadores informais IBGE (2020).....	56

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Tabela de análise concorrencial em São Paulo .....	46
QUADRO 2 – Projetos de Lei do Vereador Adilson Amadeu (DEM/SP) que tem os taxistas como cabos eleitorais .....	51
QUADRO 3 – Comparativo de regulamentações dos aplicativos de mobilidade urbana na cidade de São Paulo.....	53
QUADRO 4 – Jurisprudências atuais sobre vínculo empregatício .....	60
QUADRO 5 – Comparativo dos impactos das decisões entre as duas correntes metodológicas.....	62

## LISTA DE TABELA

TABELA 1 – Quantidade de trabalhadores que exercem atividade remunerada dentro de um veículo. .....	60
--	----

## INTRODUÇÃO

As inovações tecnológicas juntamente com o fenômeno da globalização econômica modificaram para sempre as relações econômicas e sociais em escala mundial. O advento da Economia Compartilhada - que dissemina o consumo colaborativo por meio de um simples “click” em qualquer *smartphone* alterou de forma colossal as tradicionais formas de se contratar um serviço ou até mesmo em se adquirir bens consumíveis. As plataformas tecnológicas como Uber, Netflix, Airbnb e Ifood quebraram regramentos e regulações permitindo uma espécie de mutação do sistema capitalista na atual Era da Informação – na qual a alta tecnologia se consolida em detrimento às formas padrões juridicamente estabelecidos nos diversos seguimentos de mercado.

Deste modo, o presente trabalho apresentará debates contemporâneos com aspectos multidisciplinares nas áreas de Economia, Direito, Sociologia e Ciência Política. O aplicativo Uber permite diversas perspectivas de abordagens e as principais delas, organizadas por inovação tecnológica, sociedade de consumo, aspectos concorrenciais e entraves políticos serão abordadas na presente dissertação. Utilizando-se do método analítico descritivo, isto é, trabalhando com as conjecturas atuais da popularização do aplicativo Uber e o acirramento da competição com os taxistas, a presente pesquisa norteia-se nas seguintes hipóteses: o aplicativo Uber é legal e constitucional; os agentes reguladores possuem interesses na regulação de novas tecnologias na Era da Informação; a regulamentação das novas tecnologias é atualmente um desafio contemporâneo econômico e social – principalmente nas condições de trabalho. Nesse sentido, a presente dissertação tem como norte as seguintes problemáticas propostas: o aplicativo Uber exerce concorrência desleal com o serviço de táxi? Quais os principais impactos econômicos, sociais e políticos que o aplicativo Uber trouxe ao chegar no Brasil? Para responder aos questionamentos propostos, a dissertação é subdividida em três capítulos. O primeiro capítulo versa sobre a inovação tecnológica teorizando o fenômeno da Economia de Compartilhado (*Sharing Economy*), mostrando os incentivos e as externalidades da globalização econômica na Era da Informação e na Sociedade de Consumo; o segundo capítulo traz à tona a análise concorrencial e de estrutura de mercado entre o aplicativo Uber e o serviço de táxi na cidade de São Paulo esmiuçando as principais características dos serviços e o impacto econômico trazido pela plataforma tecnológica para a capital paulista, com base nos estudos empíricos do CADE; e o terceiro e último capítulo teoriza a Teoria da Escolha Pública (*public choice*) e o debate contemporâneo sobre precarização e “uberização” das relações de trabalho.



O último capítulo possui detalhada análise estatística trazendo os últimos censos do IBGE, PNAD e Portal do Empreendedor acerca da crise econômica, informalidade e desemprego.

Dessa maneira, a presente dissertação se propõe a apresentar as principais peculiaridades trazidas pelo aplicativo de mobilidade urbana “Uber” perpassando por suas origens históricas (inovação, globalização, economia digital e *sharing economy*); reflexos econômicos e concorrenciais, limitando-se a capital paulista por meio dos seus aspectos regulatórios e a disputa acirrada com o serviço de táxi (barreiras de entrada, inovação, concorrência e disputas políticas), teoriza a *public choice* e traz discussões contemporâneas acerca da “uberização” e precarização das relações de trabalho sob análise descritiva/estatística sobre os atuais níveis de desemprego e informalidade no país.

## CAPÍTULO I – INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E GLOBALIZAÇÃO

### 1.1. Globalização econômica e a economia digital

As inúmeras novidades possibilitadas pela globalização econômica desencadearam o surgimento de novas plataformas tecnológicas que alteram de forma crucial a dinâmica social, principalmente no que se refere às formas de contratação de bens e serviços; formas de trabalho; prestação de serviços e também de consumo colaborativo. A inovação tecnológica permite a melhoria das condições de qualidade de vida bem como o fortalecimento das instituições públicas e democráticas. Deste modo, é pertinente ressaltar que “o processo de inovação é viabilizado por instituições políticas e econômicas que estimulam a propriedade privada, assegurem contratos, criem condições igualitárias para todos, incentivem e possibilitem o surgimento de novos negócios” (ACEMOGLU, 2012, p. 81).

Diante dos aspectos oriundos da inovação tecnológica, destacam-se os sistemas de economia compartilhada (*sharing economy*), como *Ifood*, *Airbnb*, *Netflix* e *Uber* – objeto central da presente pesquisa. Esta nova engenharia econômica elencada no modelo de negócios dessas plataformas tecnológicas por aplicativos é, por natureza, inovadora e disruptiva no âmbito jurídico, econômico e social. A entrada dos aplicativos de Economia Compartilhada acirra debates regulatórios e mexe com inúmeros grupos de interesse que até então estavam estabelecidos confortavelmente no mercado. No caso do aplicativo *Uber*, desde que chegou ao Brasil em meados de 2014, a recepção por parte dos agentes políticos e econômicos foi completamente hostil à sua entrada no mercado individual de transporte de passageiros.

Mesmo diante de inúmeras polêmicas, o sistema de transporte por aplicativos *Uber* em pouquíssimo tempo conquistou adeptos e grande parte da demanda no mercado de transportes – principalmente por suprir a falta de opção nos oligopólios e monopólios de transportes nos âmbitos municipais da Federação. Ao preencher esta lacuna (demanda ociosa) no mercado, logo acirrou a disputa concorrencial com os taxistas que viram seu ramo de atuação esmorecer e, por consequência, pleitearam a proibição do serviço via Poder Legislativo e Judiciário.

No ápice da discussão, o aplicativo *Uber* foi tema recorrente no noticiário acerca da sua legalidade e com a concorrência com o serviço de táxis. Antes do advento da Lei 13.640/2018, conhecida como “Lei do *Uber*”, inúmeros municípios tentaram controlar e até proibir a atuação do aplicativo por meio de uma série de restrições e arcabouços regulatórios para proteger e resguardar grupos de interesse. O tema teve tanta relevância que a discussão

chegou até a mais alta corte do país para pacificar os ânimos acerca da concorrência no mercado de transportes.

Com o advento dessas novas tecnologias, principalmente com o surgimento do fenômeno da economia de compartilhamento, os dispositivos regulatórios mudaram – e ainda devem mudar - de forma substancial. A motivação para essa quebra de paradigmas tem como principal elemento norteador a inovação tecnológica, uma vez que esta “contribui para as sociedades humanas; mas também implica a substituição do antigo pelo novo, bem como a destruição dos privilégios econômicos e do poder político de alguns” (ACEMOGLU, 2012, p. 173).

Pondera-se, no entanto, que os efeitos da globalização econômica nem sempre são passíveis de elogios e por consequência muitas vezes resultam em desigualdades sociais e efeitos sociais preocupantes. Nessa linha de raciocínio, o sociólogo Zygmund Bauman alerta que a sensação de encurtamento de fronteiras e de integralização de mercados não inclui países miseráveis que necessitam urgentemente de tecnologia. Nessa premissa de exclusão digital, os próximos tópicos abordarão algumas externalidades inerentes do processo de globalização econômica e as principais críticas à digitalização da economia.

O processo de globalização e de aprimoramento tecnológico tem modificado a maneira tradicional das relações de trabalho. A inovação tecnológica no próprio processo produtivo acelera o surgimento de um novo tipo de trabalhador (DIAS, 2010). Deste modo, o mundo globalizado conta cada vez mais com um trabalhador dinamizado e completamente moldado pela Era da Informação.

O trabalhador teve o seu perfil completamente modificado em relação ao seu perfil exigido no período industrial. Agora, o profissional deve ser flexível, adaptável, crítico, criativo, bem informado, com domínio da informática e das tecnologias da informação, além de uma visão multidisciplinar ou uma visão de todo o sistema. O conhecimento passa a ser a matéria-prima fundamental, e não mais apenas as habilidades técnicas (DIAS, 2010, p. 312).

Apesar de a temática ser preponderantemente econômica, a globalização tem outras características. Ou seja, por outro âmbito, há a perspectiva de globalização cultural, isto é, abrange todas as formas de interação social no âmbito da tecnologia, economia, cultura, alimentação e transportes (DIAS, 2010).

**FIGURA 1** – Algumas dimensões da globalização

Fonte: Dias (2010, p. 92).

O caráter universal do fenômeno da globalização possui efeitos antagônicos intrigantes. Dessa forma, é pertinente salientar que a globalização “não apenas diminui o poder ou influência das comunidades locais e nações para transferi-los para a arena global: também ocorre o efeito oposto. A globalização pressiona as realidades locais, criando pressões para maior autonomia local” (DIAS, 2010, p. 92).

É importante lembrar que nem todos os atores geopolíticos participam do fenômeno da globalização, alguns países principalmente os menos desenvolvidos não participam desse contexto global – resultando em exclusão, perpetuação de pobreza e desigualdades sociais. Os aplicativos de *gig economy* não encontram ambientes institucionais e políticos e países excluídos nesse processo de globalização.

Diante deste cenário, apesar das novas tecnologias de economia compartilhada existirem nos grandes centros, alguns países sequer possuem estrutura para a operacionalidade destas novas tecnologias – o que acaba dificultando a realidade local destes países.

Muitos outros aspectos das instituições modernas, inclusive os que operam em menor escala, afetam as pessoas que vivem em ambientes mais tradicionais, fora das partes mais “desenvolvidas” do mundo. Nesses setores desenvolvidos, contudo, a conexão entre local e global está ligada a um intenso conjunto de transformações na natureza da vida cotidiana. (GIDDENS, 2002, p. 26).

Além das características locais, a globalização carrega consigo características inerentes da cultura pop global. Aliás, o cenário mais conhecido da globalização está alicerçado nos aspectos de homogeneização cultural (DIAS, 2010). Nessa perspectiva muitas sociedades

são influenciadas pela oferta de produtos globais que estão presentes praticamente no mundo todo.

A globalização cultural perpassa por experiências de consumo, isto é, na alimentação, na música, no cinema, na arte, no teatro e até na forma de se vestir (DIAS, 2010).

**FIGURA 2** – A globalização cultural



**Fonte:** Dias (2010, p. 93).

A crítica que se faz à sociedade de consumo é que as culturas locais de determinadas regiões estão ameaçadas. Come-se no McDonald's, anda-se de Uber, assiste-se Netflix, veste-se Nike e compra-se Apple. “Como essas ideias e mercadorias, tem origem ocidental, a globalização é percebida como uma ocidentalização disfarçada ou uma americanização do mundo” (DIAS, 2010, p. 93).

A importância das Instituições na sociedade é também um tema sensível e relevante acerca da abordagem da Globalização. As Instituições sejam elas públicas ou privadas, tem o papel de harmonizar os conflitos sejam eles econômicos ou sociais. Toyoshima (1999, p.5) classifica as Instituições sendo “formais ou informais, e criadas pelos indivíduos para regular a interação entre eles em uma sociedade”. Diante disso, o principal objetivo de se ter Instituições fortes, é a criação de mecanismos e estruturas estáveis que desembarquem a interação dos indivíduos seja no âmbito político, econômico ou social (TOYOSHIMA, 1999).

A economia de compartilhamento, tópico a seguir, é pauta em uma nova política de relacionamento com as instituições.

A grande ambição das novas tecnologias é pautada em remodelar o mundo à imagem da internet. Instituições abertas, governo aberto, acesso aberto. Essa é a ambição em que a Economia Compartilhada busca satisfazer: pegar a filosofia de abertura e, com ela, remodelar indústrias inteiras, bem como as relações delas com o governo (SLEE, 2017, p. 220).

Portanto, sejam as instituições abertas ou centralizadas, é importante ressaltar que quanto melhor as instituições melhores serão as trocas ante a gama de problemas sociais e econômicos resolvidos (NORTH, 1990).

## 1.2. A economia compartilhada (Sharing Economy)

A globalização é um caminho sem volta. As novas tecnologias, a comunicação desenfreada e a livre circulação de bens e serviços são características que moldam questões econômicas e até diplomáticas. Nesse sentido, define Racy (2012) que a globalização “trata-se de um movimento eminentemente econômico que resulta na maior interação entre os países”.

De fato, a globalização econômica propiciou diversos arranjos tecnológicos que facilitaram a vida de inúmeras organizações e principalmente as transnacionais. Nesse cenário, as demandas dos consumidores eram preteridas para atender as necessidades das empresas. No entanto, com a popularização da internet em meados dos anos 1990, as necessidades dos consumidores alcançam um outro patamar e partir daí as novas tecnologias passam a se destinar em novas experiências de consumo. Junto com a crescente urbanização, a propagação dos *smartphones* e da facilidade de utilização dos dados móveis, surge o ambiente institucional perfeito para o nascimento da Economia Compartilhada (RIBEIRO, 2016 *apud* SUNDARARAJAN, 2014).

A Economia do Compartilhamento é uma onda de novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico, como aluguéis imobiliários de curta duração, viagens de carro ou tarefas domésticas. Na crista desta onda está Uber e Airbnb, cada um mostrando um crescimento vertiginoso. Em algumas ocasiões a Economia Compartilhada é descrita como um novo tipo de negócio. Em outras, como um movimento social. Seria uma mistura afetiva de comércio e causa no mundo digital (SLEE, 2017, p. 33).

O fenômeno da economia compartilhada é norteado pela sistemática P2P (*peer to peer*) na qual pessoas contratam com pessoas bens ou serviços compartilhados por intermédio de um *smartphone* – o que dá ensejo a um custo de transação ínfimo e preços extremamente baixos. Nesse sentido, é importante ressaltar que a economia compartilhada propicia três pilares que sustentam a sua forma colaborativa: o intercâmbio social; o destaque para o aumento das áreas urbanas e populacionais; e a tendência mundial por maior sustentabilidade, o que enseja o engajamento para o consumo consciente - evitando desperdícios e a otimização de recursos escassos (TELÉSFORO, 2016).

As ações de marketing também são fatores que elevam a popularidade da economia compartilhada. A própria plataforma Uber, por saber trabalhar bem a sua imagem nas redes sociais e em ações midiáticas, cria laços com seus consumidores. Aliás, como bem salienta Sundararajan (2018), a economia compartilhada quebra os aspectos sociais do capitalismo do século XX, isto é, afasta a sua característica impessoal e despersonalizada e cria uma espécie de aproximação no sistema de trocas compartilhadas, criando raízes e conexões entre a comunidade de usuário da plataforma Uber.

Apesar de todas as ações e campanhas de marketing, o aplicativo Uber encontra dificuldades com a regulação que faz com que a relação com as instituições públicas e regulatórias se torne excessivamente tormentosa. Principalmente por nascer dessa nova engenharia econômica que revoluciona as formas de contratação que conseqüentemente desafiam governos, grupos de pressão, grupos de interesse e legislações vigentes, haja vista o caráter inventivo e disruptivo das novas tecnologias.

Pondera-se, no entanto, que a regulação existe para auxiliar alicerçar e incentivar determinada atividade econômica, por meio de instrumentos jurídicos e administrativos (SUNDARARAJAN, 2018). No caso do aplicativo Uber, devido à quebra de paradigmas, os agentes reguladores e agentes econômicos estabelecidos no mercado encaram com certa animosidade o surgimento de novos concorrentes, o que favorece a atuação de fortes grupos de interesse, lobbys e até mesmo captura regulatória por parte dos legisladores.

Outra questão pertinente às tecnologias oriundas da economia compartilhada versa sobre a assimetria de informação. Sundararajan (2018, p. 197-198) ensina que esta ocorre quando “as informações relevantes à troca pretendida são conhecidas por um lado da negociação, mas não pelo outro”. Em um táxi tradicional, por exemplo, o consumidor não tem acesso à formação e dados do motorista. Quantas corridas, avaliações ou qualquer outro tipo de dado. O sistema de *Sharing Economy* se pauta no princípio da confiança, isto é, tenta trazer a maior quantidade de informações entre as partes para que a assimetria de informação seja reduzida, formalizando transações de forma mais transparente e eficiente. No caso da plataforma Uber, o passageiro antes de realizar a viagem tem acesso aos dados do motorista, sendo informado quantas viagens realizou, se é bom motorista e se o carro é higiênico. Tais dados são importantes, pois contribuem para a melhor tomada de decisão do consumidor.

As relações personalizadas permitem uma aproximação maior do agente consumidor com as plataformas tecnológicas. É com base no princípio da confiança que o sistema de entregas de comida (*Ifood*), sistema de hospedagem (*Airbnb*) e a própria plataforma Uber conquistam milhares de consumidores. Os serviços são prestados por particulares, cujo controle

de qualidade é determinado pelo próprio consumidor. Essa espécie de “soberania” do consumidor é elemento crucial para a popularização dos serviços de economia de compartilhamento. Em síntese, é pertinente ressaltar que as novas tecnologias de *Sharing Economy* quebram custos de transação – com a facilidade de contratação, sem intermediários ou agentes públicos, os preços tornam-se mais acessíveis do que os serviços concorrentes. Nesse mesmo sentido, as relações entre os fornecedores e consumidores são norteadas pelo princípio da confiança – sendo o destaque especial ao consumidor, principalmente por deter o valioso poder de avaliação e controle de qualidade do serviço experimentado. Do ponto de vista sociológico, as novas tecnologias causam impactos sociais tanto em questões econômicas e trabalhistas quanto a estrutura atual da Era da Informação e da Sociedade de Consumo, próximos temas da presente dissertação.

### **1.3. A sociedade de consumo e aspectos sociológicos**

No último tópico, constatou-se que o advento da globalização e do sistema de economia compartilhada alterou de forma sensível a dinâmica social. A supremacia do consumidor e as relações de consumo personalizadas trouxeram uma espécie de “empoderamento” do consumidor de forma jamais vista. Nesse cenário, faz-se necessário ponderar os impactos sociais que as novas tecnologias trouxeram à sociedade.

As atuais inovações tecnológicas trazidas pela globalização carregam consigo dogmas inerentes do sistema capitalista. As demandas dos aplicativos de economia compartilhada exigem um ambiente econômico propício que possibilite ao mesmo tempo a abertura de mercados, um sistema tributário simplificado e um mercado de trabalho flexível. Bauman (2008) aponta que a flexibilização do mercado de trabalho é característica inerente da globalização:

O mercado de trabalho é rígido demais; precisa tornar-se flexível, quer dizer, mais dócil e maleável, fácil de moldar, cortar e enrolar, sem oferecer resistência ao que quer que se faça com ele. Em outras palavras, o trabalho é "flexível" na medida em que se torna uma espécie de variável econômica que os investidores podem desconsiderar, certos de que serão as suas ações e somente elas que determinarão a conduta da mão de obra (BAUMAN, 2008, p. 112).

O tom crítico de Bauman de certo modo traz à tona algumas externalidades da globalização: ao desregular a economia e flexibilizar o mercado de trabalho, as novas



tecnologias trazem consequências sociais que mitigam relações jurídicas e econômicas estabelecidas em ordenamentos jurídicos democráticos.

Um dos assuntos mais contemporâneos do Século XXI é a “uberização” das relações de trabalho – tema que será apresentado no último capítulo desta dissertação – mas que traz discussões urgentes acerca da regulamentação das novas plataformas tecnológicas e o sistema de precarização do trabalho que é uma das características do atual neoliberalismo em contraponto ao sistema de bem-estar social e da proteção social assegurada de forma Constitucional no ordenamento jurídico brasileiro. A flexibilização das relações de trabalho, sem qualquer intervenção ou regulamentação estatal, desencadeia situações temerárias como a falta de proteção ao trabalhador prestador de serviços e até mesmo a exposição de dados do consumidor. Em contrapartida, uma forte atuação estatal com regulamentação firme e regras rígidas poderiam inviabilizar os serviços tecnológicos devido ao excesso de normatização. Trata-se, em verdade, de um paradoxo que resulta em discussões enviesadas. Diante disso, é salutar que a regulamentação desses novos serviços seja eficiente no sentido de clarear as regras de forma democrática, no sentido de não beneficiar este ou aquele grupo de pressão. É desafiador para o agente regulador inovar e criar mecanismos regulatórios modernos para tratar de assuntos tão recentes. A discussão sobre os limites da flexibilização das relações de trabalho é extremamente pertinente e a literatura sociológica nos traz o impacto social da presente temática.

Com certa dose de ponderabilidade, e adentrando na espinhosa discussão referente aos “limites da flexibilização”, Castells (2010, p. 109) analisa que “esta flexibilidade tanto pode ser uma força libertadora como também uma tendência repressiva”. O advento da novidade também significa o fim da linha para determinados segmentos. Conforme a crítica de Tom Slee em “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”, vejamos:

É um conto econômico narrado muitas e muitas vezes. Cineastas. Videolocadoras. A indústria fonográfica. Talvez os mais famosos, os ludistas, que na Inglaterra do século XIX protestavam contra a mecanização [na indústria] quebrando as máquinas. Muitos deles falharam ao se adaptar às novas tecnologias, disruptivas, e foram extintos. A próxima da lista pode ser a indústria do táxi (SLEE, 2017, p. 115).

O fenômeno Uber, bem como os outros serviços de economia compartilhada, por se tratarem de algo muito recente, não permitem ao pesquisador ou cientista social cravar com exímia exatidão as suas consequências sociais. Por isso, mostra-se pertinente a crítica de Castells (2010, p. 109).

É essencial manter uma distância entre a avaliação do surgimento de novas formas e processos sociais, induzidos e facilitados por novas tecnologias, e a extrapolação das consequências potenciais desses avanços para a sociedade e para as pessoas: só análises específicas e observação empírica conseguirão determinar as consequências da interação entre as novas tecnologias e as formas sociais emergentes (CASTELLS, 2010, p. 109).

Nesse sentido, conforme ensina Castells (2010), cabe ao pesquisador adotar extrema prudência e ponderabilidade ao se estudar novos adventos tecnológicos, sob pena de enviesar a pesquisa. Obrigatório lembrar que existem milhares de negócios tecnológicos que não vingaram e que apenas a aplicação de grande tecnologia não é condição *sine qua non* para o sucesso dos negócios. Temos alguns exemplos recentes, como o *Groupon* que não se consolidou como o futuro das compras e nem o *MySpace* como o futuro das redes sociais (SLEE, 2017).

No que se refere à plataforma Uber, é inegável que a plataforma trouxe inúmeros avanços principalmente em democratizar o acesso às caronas compartilhadas e de certa forma, quebrar a hegemonia dos serviços de táxis. No entanto, a discussão acerca da precarização das relações de trabalho e as demandas infinitas da Sociedade de Consumo – como o desperdício de recursos, consumismo e medidas insustentáveis que violam até mesmo o espírito da economia de compartilhamento merecem ser discutidas diante de todos os prismas de conhecimento, pois trata-se de um tema amplo e complexo que abordam impactos econômicos, jurídicos e sociais.

É salutar apontar as externalidades das plataformas tecnológicas. Para isso, mostra-se pertinente conceituar que externalidade pode ser entendida como “todo impacto de uma ação de uma pessoa ou de uma empresa sobre o bem-estar de outrem” (MANKIWI, 2010, p. 195). Ora, é evidente que as empresas são agentes sociais e no caso em discussão, o aplicativo Uber impacta o bem-estar de diversos trabalhadores que exercem jornadas exaustivas e em outro prisma impacta o bem-estar de consumidores que utilizam a plataforma seja como um meio de locomoção ou seja por mero status social – característica marcante do consumismo tal presente em tempos atuais.

De forma holística, isto é, em visões dicotômicas o presente capítulo trouxe à discussão temas sensíveis que se conectam nos impactos econômicos e sociais da globalização e da Era da Informação. As modificações tecnológicas advindas da terceira revolução industrial, com a otimização das tecnologias, abriu caminho para a atual revolução 4.0, cuja maximização do uso da Internet é o seu principal enfoque. Tais características, aplicadas diretamente nos mecanismos/agentes de mercado – substanciados nos aplicativos de *Gig Economy* modificam

as relações sociais permitindo novas experiências de consumo e solidifica o modelo *just in time* oriundo do Toyotismo da Terceira Revolução. A discussão torna-se ainda mais sensível quando nos deparamos que as relações sociais estão se transformando em relações “digitais” – no qual o contato humano é cada vez mais substituído por um algoritmo. Essa abordagem traz implicações sérias, principalmente acerca das relações de trabalho e do sucateamento de mão de obra qualificada – tema pertinente que será abordado no último capítulo.

## **CAPÍTULO II – A ESTRUTURA DO MERCADO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO**

### **2.1. Barreiras de entrada, novos entrantes, assimetria informacional e análise microeconômica**

Não é fácil atuar no Brasil. São de conhecimento público as dificuldades de entrada que enfrentadas pelo setor produtivo ao se instalar em território nacional. Sejam pelos aspectos burocráticos, tributários ou de custos, as barreiras de entrada sempre estiveram presente em qualquer atividade de cunho econômico. No caso do transporte individual de passageiros não foi diferente. É possível estabelecer um marco histórico instigante no mercado de transportes individual brasileiros: antes do Uber e depois do Uber – sem cometer qualquer exagero.

Antes do Uber, o mercado era monopolizado pelo serviço de táxi e era a Prefeitura e o próprio sindicato de taxistas que ditavam as regras. No entanto, com a chegada do Uber ocorreu uma ruptura microeconômica resultante da quebra de monopólio. Segundo Mankiw (2010, p. 300) “Monopólio consiste em uma estrutura de mercado em que apenas uma empresa é a vendedora de determinado bem ou serviço que não tem substitutos próximos”.

Aliás, é pertinente ressaltar que os monopólios possuem origem nas barreiras de entrada (MANKIW, 2010). Dessa forma, as barreiras de entrada se originam da presente maneira:

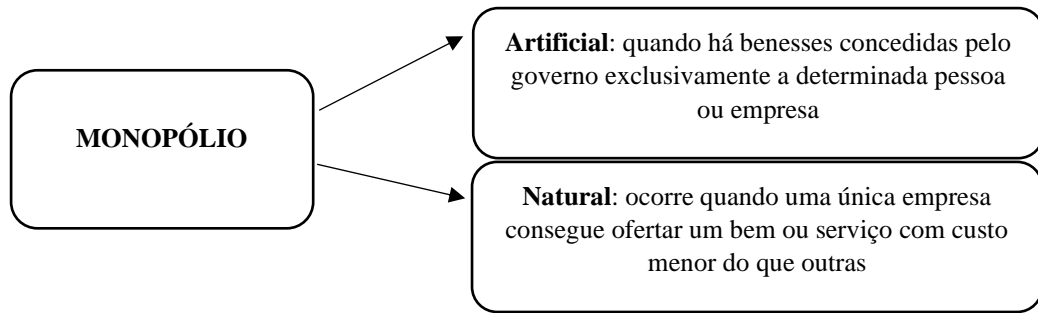
I – Recursos de monopólio

II – Regulamentações do governo

III – Processo de produção (MANKIW, 2010, p. 300).

Ao se analisar empiricamente a estrutura do mercado de transporte individual de passageiros na cidade de São Paulo é possível constatar a incidência de barreiras de entrada e a tentativa de se criar uma espécie de monopólio artificial com a chegada do aplicativo Uber.

O monopólio artificial ou monopólio criado pelo governo é aquele em que o governo concede a exclusividade para uma pessoa ou empresa o direito de vender determinando bem ou serviço (MANKIW, 2010). Em contraponto, o monopólio natural é aquele em que “uma única empresa consegue ofertar um bem ou serviço a um mercado inteiro a um custo menor do que duas ou mais empresas” (MANKIW, 2010, p. 301).

**FIGURA 3 – Monopólio: natural e artificial**

Essas diferenças entre as espécies de monopólio permitem esmiuçar a estrutura de mercado de transporte individual de passageiros em tempos distintos: antes do Uber e pós Uber. Antes da entrada do Uber o mercado funcionava em regime de monopólio natural no qual o serviço de táxi operava sem qualquer concorrência sob a égide das licenças emitidas pela prefeitura de São Paulo. No entanto, após a chegada do aplicativo Uber houve a ruptura desse monopólio o que ensejou brigas colossais com o novo entrante.

Destaque para o *lobby* e pressão do sindicato dos taxistas em exigir a manutenção do monopólio natural para o monopólio artificial sob o argumento de que o transporte individual de pessoas é exclusivo ao serviço de táxis mediante autorização da prefeitura. Não bastasse a feroz disputa entre o aplicativo Uber e o serviço de Táxi, a quebra de barreira de entrada proporcionada pela plataforma tecnológica permitiu que outros aplicativos de transporte ingressassem no mercado, causando uma espécie de oligopólio entre os aplicativos tecnológicos de mobilidade urbana. Aliás, convém definir: “Oligopólio é uma estrutura de mercado em que apenas poucos vendedores oferecem produtos similares ou idênticos” (MANKIWI, 2010, p. 332).

A quebra agressiva de barreiras de entrada propiciadas pelo aplicativo Uber aumentou de forma significativa a concorrência e a competição no mercado de transporte individual de passageiros. É pertinente ressaltar que a Livre Concorrência é um pilar da Ordem Econômica brasileira e é característica fundamental do sistema capitalista. É graças ao espírito competitivo que muitos consumidores têm o seu desejo atendido seja no critério de preço ou de qualidade.

O que se pondera, mais uma vez, são as regras nessa competição que serão definidas previamente pela regulação (aspectos gerais) e posteriormente pela regulamentação (aspectos específicos).

É possível elencar algumas condutas empíricas relacionadas às barreiras de entrada no mercado de transporte individual de passageiros não só na cidade de São Paulo, mas em todo território nacional, haja vista se tratar de uma espécie de *modus operandi* de qualquer agente

econômico estabelecido no mercado. No caso dos taxistas, as barreiras de entrada foram a pressão nos agentes reguladores pedindo a proibição da atividade mediante intervenção política; além disso, os taxistas inovaram: criaram a barreira de entrada baseada na violência. Agredindo os motoristas do aplicativo e danificando os seus veículos. Há registro de inúmeros protestos pleiteando a proibição do aplicativo na capital paulista.

**FIGURA 4 – Taxistas protestam pedindo a proibição do aplicativo Uber**



Fonte: Folha de São Paulo, 2015.

## 2.2. A regulação dos serviços de transporte no Brasil

Com a chegada do aplicativo Uber no mercado de transporte individual de passageiros no Brasil, os agentes econômicos que dominavam o mercado não aceitaram a atuação do aplicativo. Os principais argumentos arguidos pelos taxistas eram no sentido de que a atividade exercida pelo Uber se tratava de transporte clandestino, ilegal e que, devido aos preços mais acessíveis do que o serviço de táxis, a prática da atividade incidia em concorrência desleal.

Nesta toada, é de grande relevância apresentar a definição de concorrência desleal e a sua existência no âmbito legal, que está elencada na Lei 9.279/1996. Entende-se por concorrência desleal as “práticas adotadas em prejuízo a determinada empresa concorrente, como desvio de clientela, aproveitamento parasitário e que podem trazer prejuízos ao consumidor” (BAGNOLI, 2013, p. 171). Do ponto de vista jurídico, a incidência da conduta típica de concorrência desleal está presente nos incisos do artigo 195, do Código de Propriedade Industrial (Lei 9.279/1996).

Art. 195. Comete crime de concorrência desleal quem:

- I – publica, por qualquer meio, falsa afirmação, em detrimento de concorrente, com o fim de obter vantagem;
- II – presta ou divulga, acerca de concorrente, falsa informação, com o fim de obter vantagem;
- III – emprega meio fraudulento, para desviar, em proveito próprio ou alheio, clientela de outrem;
- IV – usa expressão ou sinal de propaganda alheios, ou os imita, de modo a criar confusão entre os produtos ou estabelecimentos;
- V – usa, indevidamente, nome comercial, título de estabelecimento ou insígnia alheios ou vende, expõe ou oferece à venda ou tem em estoque produto com essas referências;
- VI – substitui, pelo seu próprio nome ou razão social, em produto de outrem, o nome ou razão social deste, sem o seu consentimento;
- VII – atribui-se, como meio de propaganda, recompensa ou distinção que não obteve;
- VIII – vende ou expõe ou oferece à venda, em recipiente ou invólucro de outrem, produto adulterado ou falsificado, ou dele se utiliza para negociar com produto da mesma espécie, embora não adulterado ou falsificado, se o fato não constitui crime mais grave;
- IX – dá ou promete dinheiro ou outra utilidade a empregado de concorrente, para que o empregado, faltando ao dever do emprego, lhe proporcione vantagem;
- X – recebe dinheiro ou outra utilidade, ou aceita promessa de paga ou recompensa, para, faltando ao dever de empregado, proporcionar vantagem a concorrente do empregador;
- XI – divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de conhecimentos, informações ou dados confidenciais, utilizáveis na indústria, comércio ou prestação de serviços, excluídos aqueles que sejam de conhecimento público ou que sejam evidentes para um técnico no assunto, a que teve acesso mediante relação contratual ou empregatícia, mesmo após o término do contrato;
- XII – divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de conhecimentos ou informações a que se refere o inciso anterior, obtidos por meios ilícitos ou a que teve acesso mediante fraude; ou
- XIII – vende, expõe ou oferece à venda produto, declarando ser objeto de patente depositada, ou concedida, ou de desenho industrial registrado, que não o seja, ou

menciona-o, em anúncio ou papel comercial, como depositado ou patenteado, ou registrado, sem o ser;

XIV – divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de resultados de testes ou outros dados não divulgados, cuja elaboração envolva esforço considerável e que tenham sido apresentados a entidades governamentais como condição para aprovar a comercialização de produtos (BRASIL, 1996).

A alegação dos taxistas de que a plataforma Uber cometia o delito de concorrência desleal não prosperou, haja vista que o mercado de transporte individual de passageiros permite a entrada de novos agentes econômicos em virtude dos princípios constitucionais de livre iniciativa e livre concorrência. Antes da chegada do aplicativo Uber, o mercado era monopolizado pelos taxistas fazendo com que os custos da concentração do mercado fossem impostos aos consumidores e pela sociedade em geral (NUSDEO, 2002). Pelo âmbito da ciência econômica, a concentração de mercados, elucidadas pela existência de monopólios ou oligopólios oneram muito os consumidores e por estes motivos a “sua formação deve ser coibida ou a sua conduta regulada” (NUSDEO, 2002, p. 32). Outro argumento utilizado pelos taxistas era de que o Uber não possuía regulamentação prévia, o que ensejava ilegalidade.

A regulação do serviço de taxi na cidade de São Paulo – e que vigora até hoje – é de 1969. Trata-se da Lei 7.329/1969 assinada pelo então prefeito Paulo Salim Maluf. Conforme mencionado acima, a regulação de serviço de taxi na cidade de São Paulo estabelece que é uma atividade de interesse público e no seu primeiro artigo já cita uma série de regramentos.

Art. 1 – O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será substanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos, pelo Executivo.

A atividade dos taxistas é extremamente regulada, não obstante não é característica exclusiva da municipalidade de São Paulo. Trata-se, em verdade, de umas atividades mais reguladas do mundo. Salanova (2011) explica que o excesso de intervenção no mercado de táxis dá-se mediante regulação de quantidade, qualidade e de conduta de mercado.

Em estudo recente do CADE (RESENDE; LIMA, 2018), a regulação do serviço de táxis no Brasil possui duas problemáticas que afetam sensivelmente o consumidor: a ausência de informação assimétrica com relação ao preço do serviço e a rigidez da tarifa que impede a concessão de descontos inibindo a competição de preços. No que atine à informação assimétrica, esta ocorre porque o consumidor nunca sabe quanto custará a corrida e por esse motivo não consegue dimensionar a qualidade do serviço de forma prévia.



Outro aspecto rigoroso do mercado de táxis, é a dificuldade de se obter as licenças. Sendo que estas nunca acompanham o ritmo frenético do crescimento das cidades (RESENDE; LIMA, 2018). No caso do município de São Paulo, o problema com as licenças ocorre em virtude da alteração da Lei 12.865/13- que permitiu que as licenças de táxis fossem transmitidas por critérios hereditários.

Segundo o último levantamento de dados da ADETAX (Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo), em 2015, a cidade de São Paulo contava com 33.974 táxis, sendo 30.483 táxis na modalidade de Pessoa Física regularmente representadas pelo Sindicato dos Taxistas (SINDITAXI) – tais táxis possuem isenções de IPI, ICMS e IPVA; por outro lado, no mesmo levantamento, existem 3.491 táxis na modalidade de Pessoa Jurídica que são divididos entre 58 empresas de frotas de táxi – que são representadas pelo Sindicato de Empresas de Táxi (SINETAXI) e não possuem benefícios tributários (ADETAX, 2015).

É importante salientar que as atividades prestadas pelo Uber e por seus motoristas credenciados se sujeitam à regulação estatal, como qualquer outra atividade econômica desenvolvida no país. Ocorre que a ausência de norma regulamentadora não enseja ilegalidade, pois é sabido que a Lei Maior garante o princípio da Livre Iniciativa e que qualquer atividade econômica comum independe de qualquer autorização ou licença estatal (SARMENTO, 2015).

Pela perspectiva constitucional, a legalidade e a licitude da atividade econômica exercida pelo aplicativo Uber possuem robusto fundamento jurídico. A interpretação da temática dá-se mediante os princípios que norteiam a Carta Maior de 1988. O constituinte assegurou que a atividade econômica seria norteadada pelo princípio do Valor Social do Trabalho, pela Livre Iniciativa e também pela Livre Concorrência.

É sabido que a Constituição garante, em caráter Fundamental, o livre exercício das profissões, precisamente no art. 5º, inciso XIII. Tal dispositivo apesar de ter a sua aplicabilidade imediata, pode ter a sua eficácia restringida por outras normas constitucionais ou infraconstitucionais. Como era o caso dos motoristas de Uber, pelo projeto de PLC 28/2017, que até então sequer tinha sido votado.

As normas de eficácia contida são aquelas em que o legislador constituinte regulou suficientemente os interesses relativos à determinada matéria, mas deixou margem à atuação restritiva por parte da competência discricionária do poder público, nos termos em que a lei estabelecer ou nos termos de conceitos gerais nelas enunciados (por exemplo: art.5º, XIII – é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer (MORAES, 2011, p. 12).

Nesse sentido, a ausência de norma regulamentadora não ensejava ilegalidade, pois trata-se de atividade econômica comum, lícita e manifestamente irradiada por princípios constitucionais que norteiam a ordem jurídica, constitucional e econômica no país.

O transporte público individual de passageiros possui legislação específica desde 2012. Trata-se da Lei 12.587/12 também conhecida como Lei de Mobilidade Urbana. A própria Lei versa sobre o conceito de transporte público individual de passageiros, especificamente no art. 4º, inciso 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” (BRASIL, 2012).

É cediço afirmar também que a própria Lei de Mobilidade Urbana regulamenta a atividade privativa dos taxistas em seu 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, no máximo, de 7 (sete) passageiros” (BRASIL, 2012).

Embora o legislador tenha feito prévia regulamentação que versa sobre a atividade privativa do serviço de taxi, não houve concessão de monopólio ou reserva de mercado para os taxistas, pois a mesma Lei menciona a existência transporte privado individual de passageiros, mas não o regula. Portanto, apesar da norma regulamentadora mencionar a existência do transporte privado individual de passageiros, não houve nenhum dispositivo que regulamentasse a atividade do Uber, diferentemente da atividade prestada pelos taxistas.

Diante desse cenário até então nebuloso, em 2017, o Congresso Nacional protagonizou batalhas colossais tanto na seara jurídica quanto econômica na elaboração da famigerada “Lei do Uber” (Lei 13.640/2018). Com a popularização dos transportes privados por aplicativo, a concorrência neste nicho de mercado aumentou de forma vertiginosa. Com o intento de frear a popularização do serviço Uber, muitos taxistas e suas entidades de classe alegavam que o serviço é ilegal e que colocava em risco a segurança do passageiro devido à falta de regulamentação. Como já mencionado anteriormente, do ponto de vista concorrencial, os taxistas alegavam que a concorrência era desleal, pois o preço do aplicativo era menor e a facilidade de solicitar o serviço era mais vantajosa para o consumidor o que fazia com que muitos usuários de táxis migrassem para o aplicativo de transporte tecnológico. Diante de diversas polêmicas, o sindicato de taxistas mediante pressão no Congresso Nacional conseguiu, a toque de caixa, aprovar o regime de urgência no PLC 28/2017 que objetivava regulamentar os transportes privados de aplicativo no Brasil (SPIGARIOL, 2017). Sob inúmeros protestos, a primeira votação ocorreu na Câmara de Deputados e a versão aprovada favorecia os taxistas,

pois igualava o transporte privado individual de passageiros com o serviço de táxi na forma mais rigorosa: classificava a atividade como serviço público<sup>1</sup>. A classificação da atividade por serviço público afronta as premissas básicas de livre iniciativa e livre concorrência.

“O serviço público é, portanto, uma atividade econômica de titularidade do Estado para satisfazer direta e imediatamente os direitos fundamentais, o que afastaria os princípios constitucionais da livre concorrência e de livre iniciativa” (BAGNOLI, 2017, p. 164).

Além dessa característica, o projeto de lei obrigava o uso de placas vermelhas e dava ao Poder Público, de forma discricionária, a prerrogativa de autorizar ou não a atividade do aplicativo Uber.

Recheado de polêmicas, o PLC 28/2017 foi aprovado na Câmara de Deputados e encaminhado ao Senado que efetuou emendas significativas ao projeto de lei. No texto original, de autoria do deputado Carlos Zarattini (PT/SP), a regulamentação dos transportes privados por aplicativos foi bastante contestada. Segundo o texto, as regras para atuação dos aplicativos deveriam seguir os mesmos critérios dos taxistas e classificava a atividade como serviço de natureza pública. Os dispositivos mais polêmicos do texto original eram o enquadramento da atividade como serviço público, a obrigatoriedade de utilização de placas vermelhas e a exigência de que o condutor fosse o proprietário do veículo (AGÊNCIA SENADO, 2017).

No Senado, o texto original sofreu diversas emendas que foram positivas do ponto de vista do consumidor. Com as mudanças no PLC 28/2017, caíram as exigências da utilização das placas vermelhas, da obrigatoriedade de o condutor ser o proprietário de veículo e a emenda mais importante, certamente, foi a que descartou o enquadramento da atividade em serviço público. Os legisladores entenderam que classificar a atividade como serviço público inviabilizaria a atuação dos aplicativos de transporte no país. Apesar de muitas polêmicas, principalmente no debate ideológico, a discussão sobre regulamentação voltou para a Câmara que analisou as emendas propostas pelos senadores. De volta à Câmara de Deputados, o Projeto de Lei foi aprovado com as alterações do Senado – que retirou a obrigatoriedade da placa vermelha, e desobrigou a autorização prévia do Poder Público para a atuação dos transportes privados por aplicativo; todavia, contrariando a proposta dos senadores, a Câmara aprovou a

---

<sup>1</sup> Entende-se por serviço público “aquele prestado pela Administração Pública ou seus delegados, sob normas e controle estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade” (MEIRELLES, 2002, p. 316). O aplicativo Uber não está submetido a controle estatal, não é concessionário da Administração e nem exerce atividade essencial (água, luz ou saúde, por exemplo). O aplicativo presta atividade econômica comum, portanto seria completamente inconcebível classificar a plataforma como serviço público.

competência dos municípios e do Distrito Federal para a fiscalização do transporte privado por aplicativos.

O projeto de lei aprovado definiu que os municípios detêm a competência para instituir a cobrança de tributos, para exigir a obrigatoriedade do seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e também para fiscalizar a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguro Social (INSS).

Pela redação da “Lei do Uber” (Lei 13.640/2018), o motorista que tiver interesse em trabalhar com transporte individual privado de passageiros deverá ser portador de Carteira Nacional de Habilitação pela categoria B ou superior e exercer atividade remunerada, emitir o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e ter certidão negativa de antecedentes criminais.

Diante do processo de inventividade e novas tecnologias, as mudanças tecnológicas acompanham a evolução da sociedade. Com a chegada de novas plataformas de serviços, pelo menos no que tange à dinâmica de mercados, os agentes econômicos receberam as novas plataformas com certa hostilidade.

No que tange ao mercado de transporte, a chegada do aplicativo Uber acirrou a competição no nicho de mercado e levantou diversas polêmicas com relação aos taxistas, – agentes econômicos que até então monopolizavam o mercado no que atine o transporte individual de passageiros.

Diante diversos protestos com a chegada do aplicativo Uber, alguns taxistas partiram para as vias de fato, agredindo os motoristas do aplicativo e também os passageiros que optavam pela plataforma tecnológica. Alguns taxistas, inclusive, danificaram diversos veículos que prestavam serviço para o aplicativo com o intento de inviabilizar o serviço concorrencial.

A justificava para os diversos protestos e agressões eram de que o Uber era ilegal e exercia concorrência desleal. Diante de tal alegação, é mister salientar os aspectos legais acerca dos conceitos de livre concorrência e concorrência desleal.

Pode-se explicar o conceito e a função do instituto da Livre Concorrência no ordenamento jurídico brasileiro a partir da seguinte perspectiva:

Inserindo-se no contexto da globalização econômica, o constituinte acaba optando pelo regime de economia de mercado. Com isso, a Constituição de 1988 tem como princípio da ordem econômica a livre concorrência, que vem garantir aos agentes econômicos a oportunidade de competirem de forma justa no mercado (BAGNOLI, 2013, p. 80).

A competição leal e justa fica a critério do Poder Público e dos órgãos de regulação. Ademais, os aspectos concorrenciais são temas positivados em lei específica.

A garantia da competição leal, isenta de práticas anticoncorrenciais e utilização abusiva do poder econômico, é assegurada pelo Estado, por meio de agências reguladoras e de órgãos de defesa da concorrência, como o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). A livre concorrência, portanto, não se reveste mais nos moldes smithianos do liberalismo econômico, no qual o Estado fica ausente da economia, deixando que a própria concorrência no mercado estabeleça os agentes aptos a se perpetuarem, excluindo os demais, até supostamente atingir o ponto de equilíbrio entre produtores e consumidores pela oferta e procura. O estado se ocupa da temática concorrencial e por meio da Lei nº 12.590/2011 estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica (BAGNOLI, 2013, p. 80).

Insta salientar que o Estado intervém de forma substancial, visando garantir o equilíbrio econômico na competição entre os agentes econômicos. No caso da disputa mercantil entre os motoristas de táxi e os motoristas do aplicativo Uber, a discussão continua no âmbito judiciário, pois embora já exista regulamentação específica, as regras impostas ao aplicativo são questionadas pelo excesso de rigor na prestação do serviço.

A tentativa de inviabilizar a prestação do serviço do aplicativo Uber sofreu diversas pressões políticas e sindicais. Destaque para o presidente do Sindicato De Taxistas (SINDITAXI) que alegou que “pobre não usa Uber” e que temia por uma invasão do Uber no Brasil. Afirma-se:

Pobre que mora nesses lugares [Grajaú, São Miguel Paulista] não quer carro na porta. Pobre tem que se conformar que ele é pobre. Ele não pode nem tomar um táxi, só toma quando a mulher vai dar à luz ou ele quebrou a perna. Aí ele chama por telefone ou pede para um vizinho dar uma ajuda (SOUZA, 2015).

A equivocada alegação do presidente do sindicato dos taxistas, já foi refutada em estudo recente realizado pelo CADE (RESENDE; LIMA, 2018) e também em pesquisa empírica realizada pelo Programa de Pós-graduação em Economia Aplicada da Universidade Federal do Rio Grande (FURG), ambos os estudos constataram que a renda dos taxistas não fora afetada pela entrada do Uber no mercado de transportes (OLIVEIRA; MACHADO, 2017).

De acordo com os resultados de Oliveira e Machado (2017) pesquisadores do estudo supracitado da FURG, e do próprio CADE (RESENDE; LIMA, 2018), a entrada do Uber também propiciou maior transparência aos custos sociais da regulação que resultou em uma espécie de bem-estar do consumidor. Nesta toada, é pertinente ressaltar que na regulação privada a tecnologia permite maior eficiência e redução dos custos de transação, possibilitando

a “captura” pelos próprios consumidores quando a prestação o serviço é de alta qualidade; já a regulação estatal é feita por agentes públicos, que acarreta em inúmeros custos e burocracia e o risco da ocorrência da captura pelos próprios agentes regulados (OLIVEIRA; MACHADO, 2017). A preocupação com o bem-estar do consumidor demonstradas pelo zelo no atendimento, as balinhas, água e a higiene do veículo influencia a tomada de decisão e a preferência dos consumidores.

Segundo os dados do CADE (RESENDE; LIMA, 2018), a entrada do Uber no mercado brasileiro não afetou a renda dos taxistas que já estavam consolidados no mercado. Ademais, abordando os aspectos concorrenciais entre ambos os serviços, a conclusão que se chegou a foi a de que:

[...] a entrada do Uber não teve impactos significativos nos rendimentos por hora dos motoristas de táxi no Brasil. O artigo conclui, ainda, que os resultados apontam para a premissa de que o Uber não retira consumidores de serviços de transporte urbano dos táxis, mas apenas acrescenta consumidores novos (OLIVEIRA; MACHADO, 2017).

Diante dos aspectos concorrenciais teóricos supracitados, é pertinente ressaltar as diferenças práticas da atuação do serviço de táxi e do serviço do aplicativo Uber. Além dos preços convidativos, o aplicativo Uber apresenta maior facilidade e menos burocracia na prestação do serviço.

### **2.2.1. Regulação e regulamentação: diferenças técnicas, econômicas e jurídicas**

Atualmente existe uma confusão ao se trabalhar os conceitos de Regulação e Regulamentação. Em alguns textos, sejam eles de cunho científico ou informativo, os termos são, muitas vezes, tratados como sinônimos. Porém, é necessário diferenciar os conceitos, pois tratam-se de elementos jurídicos e econômicos distintos. Pelo aspecto técnico, a Regulação é um mecanismo geral de controle de atividade econômica que possui abrangência difusa. Já a Regulamentação tem caráter específico.

No entanto, ao se apresentar os conceitos de Regulação e Regulamentação é necessária a devida prudência, pois, apesar de parecerem sinônimos, os termos possuem diferenças técnicas pertinentes que não podem ser objeto de confusão ou nebulosidade.

Dessa forma, a introdução e o contexto para apresentação de ambos os termos mostram-se necessários. A evolução do capitalismo possibilitou a aparição de instrumentos e mecanismos de controle para impor limites ao poder econômico. Se antes vigorava o modelo

de Smith *laissez faire*, a evolução das instituições e dos direitos sociais criaram formas de controle da atividade econômica. A liberdade de mercado sem amarras ou regras claras previamente impostas, resultavam em desordem e até mesmo em injustiça.

Neste cenário, o Estado então intervém no sentido de impor limites ao Poder Econômico, estabelecendo regras gerais em prol do interesse público e social. Dois exemplos pertinentes se referem aos direitos sociais e aos direitos trabalhistas.

Ao se impor regras trabalhistas, como limitar a jornada de trabalho, horário de descanso, adicionais de hora extra e equipamentos de proteção, o Estado cria uma série de normas gerais que regulam as relações de trabalho na atividade econômica.

Em contraponto, ao se criar regras de mercado e de concorrência, seja com o advento de um Código de Defesa do Consumidor ou até mesmo com a criação das Agências Reguladoras, o Estado intervém na Economia para estabelecer as regras de competição e concorrência.

Ocorreram alguns momentos cruciais em que a humanidade se deparou com certas rupturas acerca da inércia estatal na atividade econômica. A primeira delas foi na Revolução Industrial onde ocorreram rupturas principalmente nas questões dos trabalhadores; um segundo marco é a ruptura do liberalismo na primeira guerra mundial; outro marco foi a crise econômica de 1929; bem como as crises cíclicas da economia; e, por fim, na concretização de Direitos Sociais como acesso universal à saúde, educação e segurança (STRECK; BOLZAN DE MORAIS, 2010).

A discussão sobre os limites do Estado Liberal e do Estado Intervencionista se estende há séculos. A história mostra que ambas as vertentes já estiveram em evidência pelo menos em algum momento histórico. Atualmente, no século XXI, é inconcebível efetivar políticas públicas sem qualquer interferência estatal.

Apesar do sistema capitalista norteado na Livre Iniciativa se mostrar bastante eficiente, a atuação do Estado no mundo econômico é regra geral em qualquer sistema econômico liberal – principalmente no que se refere à regular e regulamentar as regras de competitividade.

Nessa linha de raciocínio emerge a importância do Direito Econômico – ciência que estuda os fenômenos jurídicos e econômicos dentro de um determinado ordenamento jurídico. Bagnoli (2017, p. 38) disciplina que o “Direito Econômico coincide e, ao mesmo tempo, é a atuação mais ativa do Estado nas economias de mercado, para além de um criador de normas para a viabilidade da atividade econômica, um disciplinador e orientador – direta ou indiretamente – dessa atividade”.

O império da lei é requisito básico de transparência e para a definição das regras de mercado. Nessa perspectiva, “é forçoso reconhecer que a lei deve assegurar a todos os agentes econômicos o adequado exercício da sua atividade” (ARAÚJO, 2012, p. 38).

Após essa breve contextualização sobre a importância histórica da Regulação, é possível trabalhá-la de forma mais técnica. De forma preliminar, faz-se pertinente apresentar tecnicamente o seu conceito. Entende-se por regulação toda a intervenção que o Estado efetua no âmbito econômico afim de impor regras coercitivas mediante instrumentos de autoridade (DI PIETRO, 2009).

A finalidade da regulação é garantir que exista competição. Além de criar o ambiente institucional propício para o surgimento de novos negócios, possibilitando a liberdade de escolha do consumidor e abrindo espaço para novos concorrentes (ARAÚJO, 2012).

Embora a lei seja responsável por impor a regulação, o aplicativo Uber é tema muito recente principalmente pelas suas características inovadoras disruptivas; e justamente por se tratar de um fenômeno novo, o “legislativo e o direito ainda não dão conta de enfrentar a criatividade e evolução humana quando o assunto é tecnologia (KÖLLING; MARTINI, 2015, p. 12).

Para Soares (2004), a regulação é o processo de controle e a regulamentação é o instrumento que concretiza este processo. A regulamentação possui característica específica de regulamentar determinado assunto. No presente caso do aplicativo Uber tem a regulação geral, personificada na Lei 13.640/18 que garante aos municípios o poder de regulamentar, isto é, criar mecanismo de regulamentação sobre a atividade de transporte individual de passageiros.



**FIGURA 5** – Regulação e regulamentação

A regulação geral é dada pela Lei Federal 13.640/18 que cria o transporte individual privado de passageiros e delega aos municípios a criação da regulamentação específica da atividade. A importância da descentralização criada pela Lei Federal do Uber é no sentido de que cada município possui a sua autonomia para regulamentar a atividade econômica e atender o interesse público e econômico da municipalidade.

No entanto, essa autonomia para regulamentar não pode dar ensejo à proibições sumárias e nem à criação de mecanismos ou amarras regulamentares que mitiguem a atividade do aplicativo. A regulamentação, portanto, deve respeitar os princípios constitucionais e econômicos de livre concorrência e de valor social do trabalho.

É importante ressaltar a necessidade da competição leal, imune e isenta de qualquer atitude ou prática anticoncorrencial. Todavia, essa garantia dá-se mediante a atuação do Estado seja por meio de agências reguladoras, pelos órgãos de concorrência ou até mesmo pela legislação comum (BAGNOLI, 2017). A abrangência do princípio de livre concorrência não é absoluta. Não é sinônimo de anarquia e nem de ausência de regras. Sua delimitação não ocorre nos moldes clássicos do liberalismo econômico de características smithiana, onde não há Estado e os agentes econômicos se autorregulam.

A livre concorrência não é um fim em si, mas o meio de promover a livre iniciativa, que assim, tem sua natureza substantiva assegurada, exigindo-se, destarte, do operador do Direito a busca incessante da apreensão da efetiva realidade dos mercados na execução da legislação infraconstitucional (BAGNOLI, 2017, p. 150).

A intervenção do Estado existe em consonância com o princípio de Livre Concorrência justamente para coibir qualquer prática anticoncorrencial que prejudique o funcionamento do mercado ou o direito e o bem-estar do consumidor.

Outro tema sensível e pertinente acerca da regulação e do advento do aplicativo Uber versa sobre um princípio constitucional da Ordem Econômica que deve ser lembrado: a Defesa do meio ambiente.

Em regra, o meio ambiente é terrivelmente explorado com a utilização desenfreada dos recursos naturais. Os impactos ambientais das atividades econômicas possuem custos elevadíssimos. Diante disso, “a defesa do meio ambiente como princípio constitucional da ordem econômica implica na proteção maior do interesse coletivo” (BAGNOLI, 2017, p. 151).

A sistemática de compartilhamento que norteia a atividade do aplicativo Uber, permite a utilização de bens duráveis de forma sustentável. Ao se utilizar as caronas compartilhadas, por exemplo, poupa-se tempo, quebra-se custos e diminui-se a quantidade de veículos poluentes de circulação. O desafio milenar da ciência econômica está diretamente relacionado à máxima utilização dos recursos escassos de forma eficiente para que haja alocação esmerada dos recursos.

As plataformas de *Sharing Economy* são instrumentos econômicos eficazes de atingir a eficiência econômica com sustentabilidade pautadas no princípio da confiança. Tal princípio desencadeia novas experiências e novas formas sustentáveis de consumir. O consumo colaborativo cresce de forma vertiginosa principalmente no atual debate de defesa dos recursos naturais, do aquecimento global e dos sistemas políticos e sociais de defesa do meio ambiente. A tecnologia, quando usada de forma inteligente, pode mitigar efeitos colaterais do consumismo e das práticas atentatórias ao meio ambiente.

Se a municipalidade criar regulamentação que dificulte a atuação do aplicativo Uber, esta poderá ser declarada inconstitucional por violar tanto a Constituição quanto o entendimento do Supremo Tribunal Federal, na ADPF 449, tema a ser trabalhado no último tópico da presente dissertação.

### **2.3. Aspectos comparativos entre Uber e Táxi na cidade de São Paulo**

Do ponto de vista regulatório, o maior mérito do aplicativo Uber foi ter conseguido quebrar as barreiras de entrada no mercado, uma vez que a municipalidade restringe o número de táxis com licença ocasionando um problema com relação ao preço do serviço (WALLSTEN, 2017). O aplicativo Uber não se submete a esse regramento, haja vista que o seu preço é definido por oferta e demanda.

Ademais, ressalte-se que preços menores não são atitudes anticoncorrenciais. Somente poderia se considerar uma medida anticoncorrencial se fosse uma empresa dominante no mercado, utilizando-se da sua posição, para prejudicar os concorrentes e criando barreiras de ingresso no mercado (ASSMANN; SOUZA, 2015).

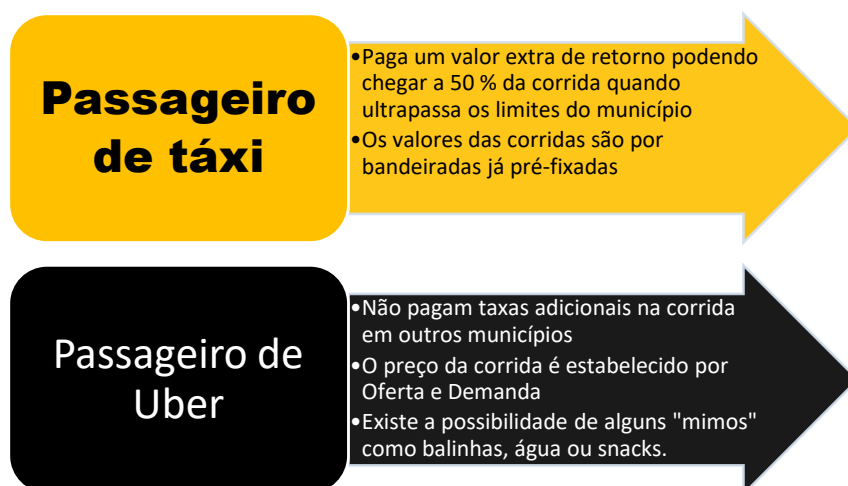
As barreiras de entrada são mecanismos comuns para repelir a concorrência a competição de novos players no mercado. Trata-se de um conceito importante no âmbito econômico, pois diz respeito “à possível obtenção de lucros pelo agente monopolista sem que novos competidores vislumbrem sua entrada nesse mercado, apesar de atraídos por tais lucros” (BAGNOLI, 2017, p. 299).

A ciência econômica é norteada por incentivos. Um mercado monopolista, isto é, sem competição e extremamente regulado repele qualquer competidor.

O desestímulo ao ingresso dos novos entrantes se daria pelas barreiras à entrada, fatores existentes num mercado que colocam um potencial concorrente em desvantagem em relação aos agentes já estabelecidos, dentre os quais se podem citar: (i) custos fixos elevados, que independem da quantidade produzida; (ii) custos irre recuperáveis ou afundados, aqueles que a empresa não consegue reaver caso saia do mercado; (iii) barreiras legais ou regulatórias, requisitos estabelecidos pelo governo ou por agências reguladoras para a instalação e funcionamento de uma empresa (BAGNOLI, 2017, p. 299).

Embora a regulamentação crie inúmeras dificuldades e burocracia penalizando o consumidor, a inovação proporcionada pelo aplicativo Uber consegue quebrar custos de transação apesar de todos os entraves e regramentos criados pelos agentes públicos. Mesmo com todos esses novos regramentos, o aplicativo mantém um padrão diferenciado para os seus consumidores se comparado com o serviço de táxi, conforme a figura a seguir.

**FIGURA 6** – Os passageiros de Táxi e do aplicativo Uber em São Paulo



Conforme a figura acima, a diferença dos serviços do ponto de vista do consumidor é bastante significativa. No serviço de táxi, a ausência de assimetria informacional (não saber quanto custará a corrida e quanto tempo durará), a excessiva onerosidade do serviço em casos de viagens intermunicipais e a modalidade da bandeirada encarecem muito o serviço. No caso

da plataforma Uber, a ausência de taxas intermunicipais, a transparência prévia ao consumidor sobre quanto custará a corrida e quanto tempo durará baseado puramente em oferta e demanda, cria incentivos para que o consumidor opte pela plataforma tecnológica em detrimento ao serviço de táxis.

De forma didática, destaque para as duas figuras ilustrativas que apresentam as diferenças práticas nas atividades de transporte individual de passageiros.

**FIGURA 7** – Figura simplificada que diferencia os dois modelos de transporte individual de passageiros

» CONFIRA A SEGUIR O RAIO-X

DAS CARACTERÍSTICAS DOS DOIS MODELOS DE TRANSPORTE PARTICULAR:





» PARA MOTORISTAS

<p>Isonção sobre Produtos Industrializados (IPI), IPVA e ICMS na compra de um veículo, além de descontos em concessionárias.</p> <p>Um alvará é necessário. Trata-se de um documento que permite usar o carro como táxi. Na cidade de São Paulo o documento não é emitido há bastante tempo, mas pode ser conseguido no mercado negro por valores que ultrapassam os 100 mil reais.</p> <p>Outro documento exigido em São Paulo é o Condutox, um cadastro que vale por cinco anos e custa R\$ 415, além de um curso específico no valor de R\$ 127,54.</p> <p>Exigência da CNH.</p> <p>Fica com o valor total da corrida, caso ele não trabalhe para nenhuma frota.</p> <p>O seguro não é obrigatório.</p>	<p>Arca com o custo total dos veículos. A categoria UberBlack exige carros sedan pretos, fabricados a partir de 2010. Alguns itens são exigidos como banco de couro e ar-condicionado.</p> <p>Um smartphone é disponibilizado pela empresa aos motoristas para a prestação dos serviços via aplicativo.</p> <p>Precisa pagar (ISS) das notas fiscais emitidas, seja via Microempreendedor individual (MEI) ou Simples Nacional.</p> <p>Não precisa de curso específico.</p> <p>O Uber fica com um percentual que varia entre 20% e 25% em cada corrida.</p> <p>Precisa pagar seguro para cobrir eventuais danos.</p>
--	--

» PARA OS PASSAGEIROS

<p>Precisam pagar um valor de retorno de 50% quando a corrida ultrapassa os limites de município, como Guarulhos, por exemplo.</p> <p>O valor de tabela do taxímetro, em São Paulo, é fixado na tarifa de R\$ 2,57 por Km, além do valor da bandeira, de R\$ 4,50.</p>	<p>Não precisa pagar taxa adicional para outros municípios.</p> <p>As tarifas da corrida são diferentes para cada plano. No UberBlack o passageiro paga R\$ 5 pela bandeira, R\$ 2,42 por quilômetro e 40 centavos por minuto. No UberX, ele paga R\$ 3 pela bandeira, R\$ 1,43 por quilômetro e 35 centavos por minuto.</p> <p>A cobrança é feita via cartão de crédito pelo próprio aplicativo.</p> <p>Além de trajes como terno e gravata, os carros do Uber costumam disponibilizar “mimos” como água gelada e balas.</p>
--	---

**Fonte:** Revista Olhar São Paulo (2015).



Na figura acima, constata-se que a regulamentação entre os dois serviços se distingue nas exigências obrigatórias da Prefeitura para o serviço de táxi e as regras de uso do aplicativo para os motoristas parceiros. Embora a nova regulamentação exija que os motoristas de aplicativos realizem cursos de direção obrigatórios, o aplicativo Uber se comprometeu a custear integralmente o custo e dependendo da modalidade de serviço ofertada reduz sua participação na corrida de 30% para 20% se a modalidade for de carros de luxo. Diante disso, as exigências de veículos seminovos, bem como a exigência de seguro obrigatório, mostram certa preocupação com a segurança dos seus motoristas e também dos passageiros. A determinação de consolidar preços pelo mecanismo norteador do capitalismo em oferta e demanda, mostra que, a forma de cobrança é muito mais eficiente e flexível na plataforma tecnológica, do que a tradicional bandeirada fixada pela prefeitura no serviço de táxi.

Outro aspecto importante é o papel do consumidor. Sua avaliação soberana permite um moderno controle de qualidade e os mimos pela utilização dos serviços, mais uma vez, se mostram como um incentivo na tomada de decisão do consumidor em optar pelo aplicativo de transporte.

#### **2.4. Aspectos concorrenciais entre Uber e Táxis na cidade de São Paulo**

No decorrer do presente capítulo, constatou-se que a quebra de monopólio no mercado de transporte individual de passageiros na cidade de São Paulo beneficiou muito os consumidores que até então não tinham acesso ao serviço de táxi. Ao atender essa demanda ociosa, o aplicativo Uber conquistou milhares de adeptos, mas também despertou a fúria de taxistas, sindicatos e legisladores que até então lucravam economicamente e politicamente com a ausência de competição no mercado. A postura agressiva da plataforma tecnológica desencadeou regulamentações cada vez mais rígidas, como a obrigatoriedade de se realizar cursos, a tributação de ISS, e a tentativa de proibir veículos fora do Município de São Paulo em circular na capital (medida julgada inconstitucional tanto pelo TJ quanto pelo STF). Em suma, conforme a tabela a seguir, é possível verificar as principais diferenças concorrenciais nas atividades do serviço de Táxi e do aplicativo Uber.

QUADRO 1 – Tabela de análise concorrencial em São Paulo

ANÁLISE CONCORRENCIAL			VANTAGENS INTRODUZIDAS APÓS A ENTRADA DO UBER NO MERCADO
Método de contratação	Via aplicativo – <i>Smartphones</i>	Rádio Táxi/Fila de táxis/Táxi nas ruas/Aplicativos	
Formas de pagamento	Cartão de Crédito, dinheiro ou pontos, milhas e cupons de serviços parceiros	Em espécie	Taxistas começaram a introduzir o pagamento por cartão de crédito.
Limpeza/Segurança/Atendimento	Sistema de notas por meio do aplicativo	Depende de normas e regulamentos da prefeitura	Passou a ser possível avaliar por meio de notas de serviço. Criando incentivos na qualidade da atividade.
Compartilhamento de veículos	Modalidade Uber juntos (UberPool)	N.A	Incentivo ao compartilhamento de veículos por passageiros que desejam ir à locais similares com a divisão do valor da corrida
Informações acerca do traslado e tempo de serviço	<i>GPS System</i>	N.A	Passou a ser possível acompanhar a localização do veículo em tempo real quando a chamada é feita por aplicativo
Veículos	Carro próprio ou alugado	Sujeito à licença da prefeitura. Pode ser alugado da companhia de táxis	Introdução ao mecanismo “seja seu chefe” em desvinculação à emissão de licenças
Motoristas	Independentes – cadastrados no aplicativo	Sujeitos ao sistema de permissão e concessão de licenças	Oportunidade de auferir renda e maior opção de locomoção ao consumidor
Regulação	Lei Federal 13.640/18 Lei municipal Decreto 58.595/19	Lei Federal 12.468/11 Lei municipal 7.329/69	
Preços	Tarifas pagas ao aplicativo – preços estabelecidos por Oferta e Demanda	Bandeirada	Tarifas chegam a ser até 50% mais baixas do que o táxi comum
Inovação	Economia de compartilhamento	N.A	Foram inseridas no mercado novas plataformas tecnológicas

Fonte: Adaptação de Telésforo (2016, p. 22).

As inovações trazidas pelo aplicativo Uber, principalmente por sua conduta agressiva, obrigaram de certa forma os taxistas a se reinventarem e a competir no mercado. É inconcebível

que em pleno século XXI, era da Economia Digital, o serviço de táxis sequer aceitar pagamentos via cartão magnético. Outro aspecto chamativo na tabela comparativa é a resistência dos taxistas em começar a utilizar o GPS para realizar corridas de forma mais eficiente. A terceira revolução industrial ensinou que o anacronismo e a resistência à inovação e, principalmente, ao modelo *just in time* custaria muito caro aos agentes econômicos. Não à toa, vimos muitos negócios esmorecerem como as videolocadoras, a *Kodak* e até mesmo seguimentos online como *Yahoo* e *MySpace* o advento do streaming como *Netflix*, *Net Now* sepultaram as videolocadoras, bem como as redes sociais – Instagram e Facebook diminuíram drasticamente a atuação da *Kodak*, haja vista que muitos momentos especiais são registrados virtualmente. A presente analogia serve como um alerta ao serviço de táxi, pois a chegada do Uber trouxe novos players para a competição no transporte individual de passageiros com preços ainda mais agressivos e inovações cada vez mais sofisticadas. No decorrer do presente capítulo, foi possível perceber que mesmo com a chegada agressiva da plataforma tecnológica, o serviço de táxi demorou a reagir, pois a reação da maioria dos taxistas, representados pelo sindicato, era na proibição do aplicativo via intervenção estatal, o que não ocorreu.

Entretanto, até hoje existe muitos projetos de leis municipais tentando dificultar cada vez mais a atuação do aplicativo Uber e criando benesses aos taxistas. O processo legislativo é movido por interesses, sejam eles por grupos de pressão ou por grupos de interesses. Na Câmara Municipal de São Paulo muitos vereadores são vinculados com o sindicato de taxistas, portanto possuem interesse em agradar determinados grupos que garantem votos e poder político. Tais aspectos políticos, influências de grupos de pressão, rent-seeking e interesses na regulação de determinado tema, são objetos de estudo da Teoria da Escolha Pública - tema do próximo e último tópico da presente dissertação.

## **CAPÍTULO III – ENTRAVES POLÍTICOS E SOCIAIS DA REGULAÇÃO: INFORMALIDADE, “UBERIZAÇÃO” E A TEORIA DA ESCOLHA PÚBLICA**

### **3.1. A escolha pública e a atuação dos grupos de interesse**

Conforme vimos no capítulo anterior, a competição entre os serviços de transporte individual de passageiros não ficou apenas no campo econômico. A disputa por clientes e acusações de agressões físicas e vias de fato foram pautas em jornais de grande circulação Brasil a fora. A novidade e a quebra de paradigmas inerentes da tecnologia do aplicativo Uber afetam, de forma sensível, os grupos de interesse e aumenta a pressão por regulações e regulamentações no âmbito legislativo. Dessa forma, o presente tópico apresenta a Teoria da Escolha Pública e de forma empírica mostra o viés do agente político, no presente caso concreto o vereador Adilson Amadeu (DEM/SP) responsável por criar a regulamentação na cidade São Paulo que é assumidamente favorável a causa dos taxistas.

A teoria da escolha pública (*public choice theory*) é um campo da ciência econômica que se debruça a estudar aspectos da ciência política. Seu criador e laureado com o Nobel de Economia em 1986, é o economista James Buchanan. Sua teoria nada mais é do que a aplicação do método econômico nos processos políticos (TONETO JR., 1996). Os estudos de Buchanan se iniciam após o exaurimento das políticas keynesianas nos anos 60. A forte intervenção estatal na economia dependia exclusivamente da tomada de decisões dos agentes políticos com o intento de resolver falhas de mercado. Porém, as decisões públicas não eram baseadas em eficiência econômica, mas em interesses políticos. Nesse sentido, era necessário haver tomadas de decisões transparentes sem qualquer interesse político enviesado (BUCHANAN, 1975). Segundo Pereira (1997), o objetivo da *public choice* é a aplicação do método econômico aos temas relativos a ciência política referentes a grupos de interesse, partidos políticos, processos eleitorais, escolha parlamentar e análise constitucional. O necessário estudo da Escolha Pública serve como um instrumento de análise crítica ou até mesmo de indagação para se mensurar o grau de interesse de políticos e burocratas em prol de políticas que agem de acordo com interesses gerais ou escusos (SCHWANKA, 2013).

No caso da presente análise concorrencial entre o serviço de táxi e o aplicativo Uber, a abordagem da Teoria da Escolha Pública permite elucidar as falhas de governo e a forte influência de grupos de interesse na regulação do mercado, haja vista que a competição dos agentes econômicos coloca em evidência os limites da intervenção estatal na economia. Os grupos de interesse que rodeiam a discussão do aplicativo Uber – sindicalistas, taxistas,



vereadores e políticos – tentam até hoje impor forte regulação e até mesmo a proibição do aplicativo no mercado, pois possuem aversão à competição e, do ponto de vista político, veem nesses grupos fortes cabos eleitorais que garantem imensa quantidade de votos.

Há grandes grupos na sociedade que permanecem latentes e como tal incapazes de pressionar o governo para a obtenção de políticas favoráveis aos seus membros, enquanto outros grupos, muitas vezes com uma dimensão menor e com ganhos globais menores, são mais eficazes em organizarem-se e em influenciarem as políticas governamentais (PEREIRA, 1997, p. 16).

No caso Uber, urge ressaltar que a pressão desses grupos de interesse tem como finalidade a criação de mecanismos, legislações e dispositivos que tenta garantir privilégios e benefícios de alguma forma. Quando a competição depende exclusivamente de vontade política, grupos particulares de interesse tentam persuadir os agentes políticos a lhes garantir monopólios e privilégios em detrimento do interesse coletivo de milhares de consumidores (FRIZERA, 2018).

Ressalte-se que essa conjuntura política/econômica não é exclusiva da municipalidade de São Paulo. A regulação dos táxis de Nova Iorque, por exemplo, limita o número máximo de táxis em 13.000, diante proibição que coíbe o aparecimento de novos entrantes, os consumidores de Nova Iorque pagam um preço muito mais alto e faz com que uma licença de táxi custe milhões de dólares (BUTLER, 2015).

Esse sistema de garantir monopólios mediante poder de influência de grupos de interesse é chamado de “rentismo”. “Trata-se de uma tentativa de grupos particulares (de interesse) de conseguir persuadir governantes a lhes conceder monopólios ou privilégios legais” (BUTLER, 2015). O rentismo possui alguns efeitos práticos: transferência de renda para esses grupos de interesse (*rent seeking*); preços altos e ausência de opção de serviço concorrente para o consumidor em virtude do monopólio concedido.

A Teoria da Escolha Pública escancara algumas verdades inconvenientes que eram escondidas por meio de visões apaixonadas e utópicas acerca dos agentes políticos. Ao se aplicar o conhecimento microeconômico nas ações dos agentes políticos é possível chegar à conclusão de que um agente político se comporta como um agente de mercado, de fato – tentando sempre maximizar seus benefícios em prol de algum ideal egoístico em detrimento de uma falsa visão altruísta que está sempre camuflada em democracias modernas (ROSA, 2018).

O economista Anthony Downs, estudioso da *public choice*, já antevia que os agentes políticos são movidos por interesses em poder, prestígio e obtenção de renda que decorrem do inerente exercício de suas funções (DOWNS, 1957). Em contraponto, mister se faz ressaltar

que o próprio eleitor, no exercício de suas funções, também é movido por interesses próprios e racionais que visam à sua satisfação pessoal, haja vista a existência de grupos de interesse e dos famigerados cabos eleitorais.

No caso do município de São Paulo, a classe dos taxistas exerce forte influência na tomada de decisões de alguns agentes políticos que compõem a Câmara Municipal, principalmente quando o assunto se refere à regulamentação do transporte individual da cidade. A última regulação imposta aos aplicativos de mobilidade foi feita mediante Decreto no início de 2019. No entanto, tramita na Câmara Municipal uma série de Projetos de Lei de que dispõe sobre transporte individual de passageiros.

O vereador Adilson Amadeu (DEM/SP) é autor de projetos que premiam a profissão de taxista e que regulamenta e impõe dura fiscalização aos aplicativos de mobilidade urbana por aplicativos como o Uber e até mesmo os recém-chegados patinetes compartilhados. Segundo o Radar Municipal, é possível acessar os Projetos de Lei propostos e observar a intenção do legislador.

Nesse caso concreto de regulamentação dos aplicativos de mobilidade urbana, o interesse do agente político (legislador), que exerce a função de ditar as regras de competição no mercado, é completamente enviesada afrontando regras universais de ordem econômica e até mesmo de ordem pública como livre concorrência, eficiência, livre iniciativa, moralidade administrativa e a mitigação do interesse público em prol de um interesse particular – o que feriria de morte a liberdade escolha do cidadão entre optar por um serviço ou outro. Nessa temática Hayek (2013, p. 126) dispõe que “a liberdade de escolha, no regime de concorrência, repousa na possibilidade de podermos procurar outra pessoa para satisfazer os nossos desejos”.

No caso do supracitado vereador, nota-se que a sua atividade legislativa visa, descaradamente, garantir privilégios a determinado grupo – no caso os taxistas – em detrimento de qualquer outro modal que exerça concorrência na temática de mobilidade urbana. Conforme mais uma tabela a seguir:

**QUADRO 2** – Projetos de Lei do Vereador Adilson Amadeu (DEM/SP) que tem os taxistas como cabos eleitorais

<b>Projeto de Lei nº 415/2019</b>	<i>Garante o direito dos taxistas em trafegarem em qualquer via exclusiva para ônibus</i>
<b>Projeto de Lei nº 576/2018</b>	<i>Declara o serviço de táxi como patrimônio imaterial da cidade de São Paulo</i>
<b>Projeto de Lei nº 419/2018</b>	<i>Regulamenta o transporte individual privado de passageiros em viagens compartilhadas</i>
<b>Projeto de Lei nº 356/2016</b>	<i>Proíbe o serviço de moto táxi no município de São Paulo</i>
<b>Projeto de Lei nº 631/2018</b>	<i>Obriga o emplacamento e licenciamento de bicicletas e patinetes compartilhados</i>

Fonte: Radar Municipal<sup>2</sup>.

No exemplo demonstrado na tabela acima, mostram-se evidências empíricas para a incidência da Teoria da Captura que, segundo Posner (1974), ocorre quando grupos de interesse se utilizam da regulação como uma forma de garantir seus benefícios cooptando o agente regulador em prol do agente regulado. O vereador em questão, ainda nesse ano de 2020, tenta a todo custo limitar o número de motoristas de aplicativo na capital paulista, com o PL 419/2018.

O referido projeto de lei limita a quantidade de motoristas de aplicativo ao número de taxistas aptos para atuar na capital paulista – atualmente são em torno de 40 mil taxistas (ADETAX, 2020); impede a criação de pontos físicos (pontos de encontro) da Uber em rodoviária, casas noturnas ou aeroportos; exige a compra e fiscalização de créditos de quilômetros por parte do aplicativo (atualmente, a Uber paga impostos sobre quilômetros rodados); obriga os motoristas a serem proprietários dos veículos e o licenciamento deve ocorrer na capital vedando a possibilidade de aluguel de veículos para operar; obriga o pagamento anual ou mensal a prefeitura para realizar caronas compartilhadas.

Os efeitos econômicos do PL 419/2018 seriam devastadores. Milhares de motoristas perderiam o seu credenciamento e haveria perda de renda. O serviço ficaria muito mais caro em virtude da queda vertiginosa da oferta de condutores. Mesmo assim, o vereador Adilson Amadeu (DEM/SP) não recuou e em suas redes sociais tem defendido o Projeto de Lei em clima de campanha com os taxistas da cidade de São Paulo:

<sup>2</sup> Disponível em: <https://www.radarmunicipal.com.br/vereadores/adilson-amadeu/proposicoes>.

**FIGURA 8 – Vereador Adilson Amadeu/DEM em plenário**



Fonte: Redes Sociais do vereador Adilson Amadeu disponível em sua página no Facebook.

Em contraponto ao PL 419/18 do vereador Adilson Amadeu (DEM/SP) abordado acima, existe o PL 421/15, do vereador Police Neto (PSD/SP) que regulamenta o transporte por aplicativos de forma mais tênue sem garantia de monopólios ou inviabilidades econômicas. O PL 421/15 não limita a quantidade de motoristas de aplicativos; permite que placas de diferentes municípios atuem na capital; o veículo não precisa ser de propriedade do condutor; obriga os motoristas a se cadastrarem como MEI ou Simples Nacional; cria um bloqueio de 11 horas, podendo ser fracionadas ou não, desde que seja garantido um período de 8 horas seguidas. Nesse ano de 2020, a última tentativa de votar a regulamentação dos aplicativos de mobilidade urbana na cidade de São Paulo, ocorreu em 11/03 – a sessão foi recheada de agressões verbais, acusações e devido ao desgaste político e o temor de votar um projeto que pode se tornar impopular – não houve quórum suficiente. Diante desse impasse, no dia 02/04/2020, a

Prefeitura de São Paulo editou mais um decreto complementado a regulamentação das atividades dos aplicativos. Estabeleceu que os veículos devem ter no máximo 8 anos, o licenciamento deve ser feito na cidade de São Paulo; e deverá ter uma identificação da empresa, nome e foto do motorista visível ao passageiro. Em síntese, a tabela a seguir simplifica o atual impasse da regulamentação do aplicativo Uber na cidade de São Paulo no presente ano de 2020.

**QUADRO 3** – Comparativo de regulamentações dos aplicativos de mobilidade urbana na cidade de São Paulo

PL 419/2018 (Adilson Amadeu – DEM/SP)	PL 421/2015 (Police Neto – PSD/SP)
Limita o número de motoristas de aplicativo em 40 mil (mesmo número de taxistas na cidade de São Paulo).	Não há limite de motoristas.
Obriga o motorista a ser proprietário do veículo e o veículo de ter sido licenciado e emplacado na cidade São Paulo. Proibindo o uso de carro alugado na prestação de serviço.	Não obriga o motorista a ser o proprietário do veículo. Não obriga o licenciamento e nem o emplacamento do veículo na cidade de São Paulo. Permite o uso e o aluguel de carro de terceiros para a prestação do serviço.
Obriga os aplicativos a pagarem taxas anuais ou mensais à Prefeitura para a utilização de caronas compartilhadas	Obriga os motoristas a serem cadastrados como MEI ou Simples Nacional.
Impede a criação de pontos físicos (pontos de encontro) da Uber em rodoviárias, casas noturnas ou em aeroportos.	Limita o uso diário dos aplicativos por 8 horas seguidas. (a Uber recentemente limitou a 12 horas)

Fonte: Radar Municipal, 2020.

Segundo o quadro comparativo acima, as duas regulamentações propostas aos aplicativos de mobilidade são completamente distintas. O PL 421/2015 possui maior transparência e preserva a competição e a concorrência no mercado de transporte. O ponto mais polêmico é a limitação de horas para a prestação do serviço – trata-se de um dispositivo que versa sobre uma situação de trabalho, podendo no futuro ser questionado judicialmente acerca da sua legalidade. De outro modo, há um certo pioneirismo com relação ao projeto regulamentar de 421, haja vista que pouco se discute acerca da limitação de jornada em projetos legislativos. Em outro prisma, há o PL 419/2018 que praticamente dizima a atuação das plataformas tecnológicas na cidade de São Paulo, causando uma espécie de hecatombe econômica para a cidade no que se refere a arrecadação e também para os motoristas que terão suprimido o seu direito de trabalhar. Além disso, o PL 419/2018 está eivado de algumas inconstitucionalidades, pois mitiga princípios constitucionais de competição e concorrência e afronta o posicionamento recente do STF (ADPF 449) em que fica vedada a excessiva regulamentação que restringe a atividade do Uber e dos demais aplicativos nos municípios.

### **3.2. Desemprego, desalento e informalidade: a alternativa UBER**

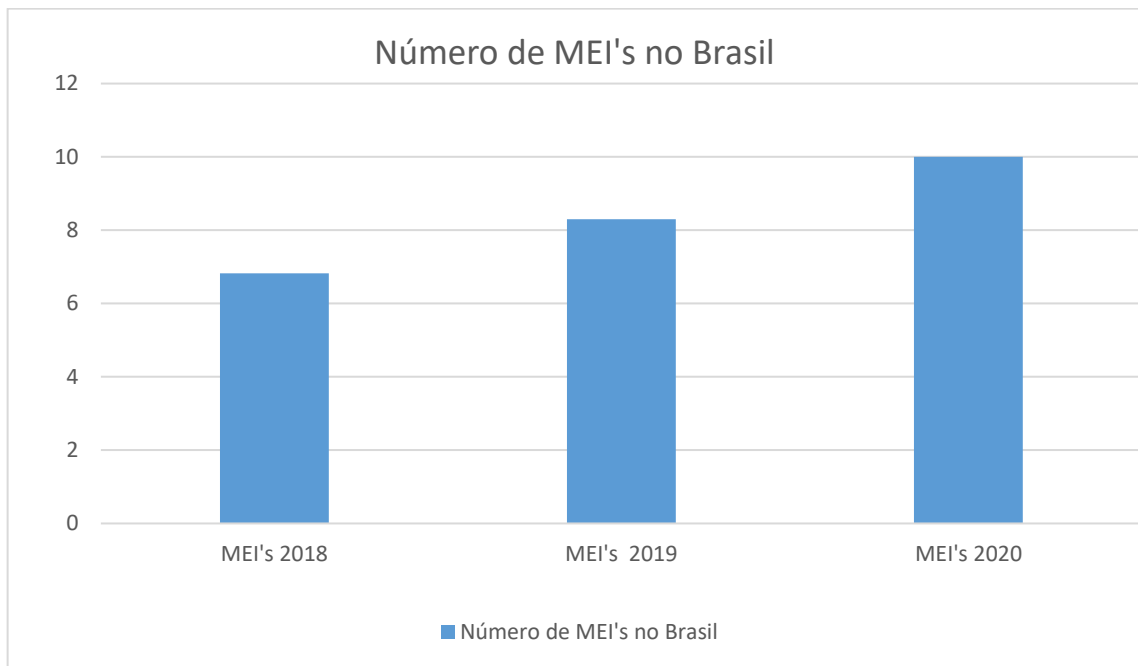
No tópico anterior, observamos que a Escolha Pública permite debates acerca do comportamento do legislador ou do agente político quando este age em prol dos seus próprios interesses ou quando há lobby dos grupos de pressão. De fato, a temática que envolve o aplicativo Uber desperta paixões e antipatias. A sumária proibição dos aplicativos tecnológicos – que é a obsessão de alguns grupos de interesses e de agentes políticos – apesar de agradar determinada categoria minoritária, causaria um impacto econômico e social muito problemático pela perspectiva macroeconômica.

Segundo os mais recentes dados do IBGE (2020), o atual índice de desemprego está em 11% atingindo 11,9 milhões de pessoas. Nesse cenário de desemprego, a dificuldade para se encontrar uma ocupação não se restringe as classes menos favorecidas. O estudo do IBGE (2020) mostra que trabalhadores qualificados têm encontrado dificuldades de recolocação no mercado. Diante das dificuldades de conseguir um trabalho com carteira assinada, milhões de brasileiros optam por uma fonte alternativa de renda – sendo que atualmente cerca de 4 milhões de brasileiros auferem renda por meio dos aplicativos de transporte como Uber (IBGE, 2020).

Não é exagero afirmar, portanto, que as plataformas tecnológicas de transporte ou entrega de comida são a salvação de milhares de brasileiros sem carteira assinada. É possível evidenciar o aumento da procura destas plataformas no aumento vertiginoso de MEI's no Brasil nos anos de 2018 até 2020 no Portal do Empreendedor (2020)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Disponível em: <http://www.portaldoempreendedor.gov.br/estatisticas>.

**GRÁFICO 1 – O aumento de Micro Empreendedores Individuais no Brasil (18-20)**

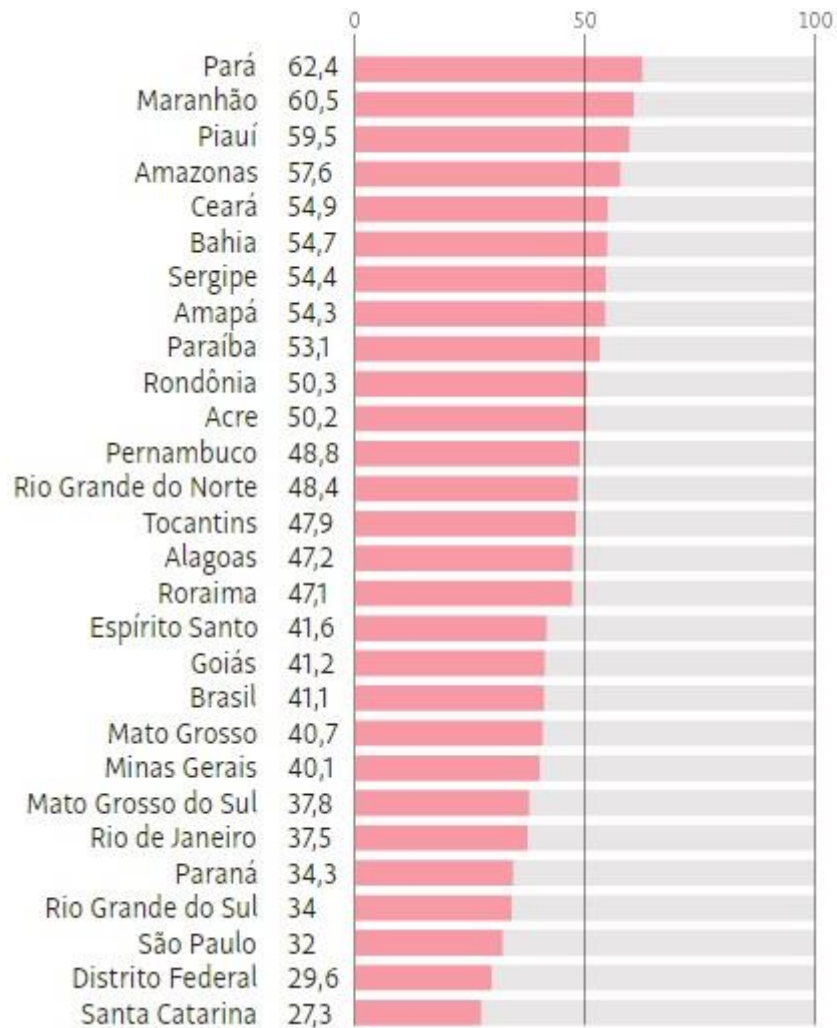
Fonte: Portal do Empreendedor 2020<sup>4</sup>.

Observando o aumento de Micro Empreendedores Individuais (MEI's) no Brasil desde 2018, onde havia um pouco mais de 6 milhões de empreendedores cadastrados, em um curto período de tempo (2 anos), a quantidade já chega na casa de 10 milhões de brasileiros em 2020. Os aplicativos tecnológicos contribuíram de forma substancial para o aumento dessa formalização, haja vista a simplificação tributária e a contribuição ao INSS garantindo ao menos um pouco de proteção aos prestadores de serviço.

No entanto, apesar de haver um número grande de trabalhadores formalizados como Micro Empreendedores Individuais, os números de trabalhadores informais no Brasil – isto é, aquele trabalhador que não possui carteira assinada e nem registro formal – aumentou de forma significativa nos últimos anos.

Acerca da informalidade, o último estudo do IBGE (2020) mostrou dados alarmantes. Segundo o levantamento feito em fevereiro de 2020, em ao menos 11 Estados da Federação, o número de trabalhadores informais supera 50 %. Considera-se informais aqueles trabalhadores sem carteira, trabalhadores domésticos sem carteira, empregador sem CNPJ, contra própria sem CNPJ e trabalhador familiar auxiliar.

<sup>4</sup> Disponível em: <http://www.portaldoempreendedor.gov.br/estatisticas>.

**GRÁFICO 2** – Número de trabalhadores informais IBGE (2020)

**Fonte:** Garcia *apud* IBGE (2020).

Diante dos dados assustadores de desemprego e informalidade – que chegam a mais da metade de trabalhadores em alguns Estados da federação, as plataformas tecnológicas servem como uma alternativa de sobrevivência para os trabalhadores que estavam sofrendo com o desemprego e com o desalento. É importante ressaltar que o aumento da informalidade não ocorre por culpa das plataformas tecnológicas, conforme afirmam erroneamente alguns sociólogos que são contra a “escravidão moderna” tema do tópico a seguir – em verdade, vimos que ocorre exatamente o oposto: o aumento da procura pelos aplicativos de *Gig Economy* como Uber, Ifood e Rappi, são a consequência do aumento da informalidade e não a causa. A causa, como vimos, é a crise macroeconômica de 2016 que desencadeou uma situação permanente de desemprego.



### 3.3. A “Uberização” das relações de trabalho: externalidades e (Des) regulação econômica

O atual momento histórico seja este chamado de “Internet das Coisas”, “Indústria 4.0” ou de “Sociedade Digital” permitiu avanços tecnológicos extraordinários a custos relativamente baixos. A mera conexão com a Internet permite às pessoas se locomoverem, a trabalharem sob demanda, a pagar contas e realizar transações econômicas – sem intermediários e sem enfrentar qualquer procedimento burocrático.

O trabalho *on demand* é uma nova modalidade tecnológica de prestação de serviços oriunda do macroambiente digital chamado de *GIG ECONOMY*<sup>5</sup> onde o serviço prestado é caracterizado por contratos de curta duração e por trabalhadores independentes sem qualquer vínculo de emprego (FELICIANO; MISKULIN, 2019).

O aplicativo Uber mostra-se como um fenômeno mais bem-sucedido de *Gig Economy* e de work on-demand<sup>6</sup>, conforme a obra *Infoproletários e a Uberização do Trabalho* (2019), vejamos.

Um dos maiores exemplos de *work on-demand* – e, sem dúvida, o maior símbolo da *gig economy* – é a Uber Technologies Inc. Startup, presente em mais de 600 cidades, em 65 países, com 18.000 empregados, e 3 milhões de parceiros em todo mundo. Sua finalidade corporativa é mediar a multidão de consumidores-poupadores que precisam de transporte e a multidão de motoristas que precisam de trabalho. O “fenômeno Uber” foi tão bem sucedido e se espalhou de tal maneira que a expressão “uberização” (da economia e, conseqüentemente, do trabalho) passou a designar essas alterações estruturais não apenas nos ramos de transportes, mas em vários outros segmentos (FELICIANO; MISKULIN, 2019).

Diante desse novo organograma tecnológico, onde o prestador do serviço pode ser qualquer pessoa física – que assume o risco integral do negócio – e que a empresa é apenas uma intermediária, as relações jurídicas e sociais até então comumente estabelecidas são desconfiguradas, resultando em uma zona cinzenta sem qualquer proteção jurídica ou qualquer regulamentação, dando abertura as externalidades negativas. Em síntese, o poder hierárquico fica nas mãos de uma multidão e o risco do negócio passa a ser exclusivamente do trabalhador (FELICIANO; MISKULIN, 2019).

<sup>5</sup> *Gig Economy* em tradução livre seria “economia dos bicos”. Trata-se de um movimento econômico no qual designa-se um macroambiente de negócios caracterizado pelo predomínio de contratos de curta duração e trabalhadores independentes (FELICIANO; MISKULIN, 2019, p. 15).

<sup>6</sup> Work on-demand corresponde ao trabalho sob demanda via aplicativos. É uma forma de trabalho na qual a execução de atividades tradicionais como transporte e limpeza, por exemplo, é canalizada por aplicativos gerenciados por empresas que também intervêm na definição de padrões mínimos de qualidade de serviço e na seleção e gestão da força de trabalho (FELICIANO; MISKULIN, 2019).

As maiores críticas acerca do serviço da plataforma tecnológica Uber não são pela qualidade do serviço, mas pela ausência de direitos trabalhistas aos motoristas parceiros do aplicativo que muitas vezes laboram mais de 12 horas por dia sem a proteção trabalhista da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho). Atualmente, criou-se um termo pejorativo acerca da informalidade do trabalhador brasileiro, trata-se do neologismo “uberização” das relações de trabalho ou de trabalho “uberizado”. O termo se refere ao trabalhador das plataformas tecnológicas que atua com autônomo sem vínculo trabalhista (subordinação, onerosidade, pessoalidade e habitualidade) e sem direitos trabalhistas como décimo terceiro, férias, FGTS e DSR (descanso semanal remunerado).

Atualmente, o professor da Unicamp Ricardo Antunes é uma das principais vozes contra a plataforma Uber por supostamente “explorar” os motoristas cadastrados no aplicativo fomentando a informalidade e mitigando as relações trabalhistas tradicionais. O sociólogo criou o neologismo: a figura do “Infoproletário” – que aquele trabalhador informal que trabalha exclusivamente com aplicativos sem qualquer proteção ou direito trabalhista. Em uma outra corrente ainda mais crítica a atuação do aplicativo Uber, existe a tese de que o aplicativo pratica dumping social<sup>7</sup> por supostamente não pagar impostos e não se submeter à legislação trabalhista.

Ou seja, a Uber não rompeu com nada, ela não inventou a roda, ela simplesmente viu no imenso exército de desempregados qualificados, com CNH e carro próprio - criado pela atual crise econômica - um promissor mercado para explorar o trabalho alheio, fazendo isto sob o nome de disrupção para fugir dos impostos, das leis trabalhistas e dos riscos da atividade econômica, ferindo a livre concorrência ao praticar dumping social (TEODORO; D'AFONSECA; ANTONIETA, 2017).

Embora não exista vínculo trabalhista entre a plataforma tecnológica e os motoristas, a análise acerca do impacto social do Uber deve ser ponderada e sem qualquer maniqueísmo. O modelo de negócios da Uber funciona como uma alternativa de renda extra para o cidadão que deseja atuar como motorista em horas vagas. Ocorre que, no Brasil, devido a uma situação permanente de desemprego, conforme vimos no tópico anterior, a oportunidade de trabalhar com a plataforma tecnológica é a única alternativa que sobrou para a subsistência do cidadão que se encontra em situação de desemprego -ou até mesmo em desalento sem qualquer perspectiva de renda.

---

<sup>7</sup> Dumping Social é a utilização de mão de obra extremamente mais barata em detrimento da mão de obra disponível nos locais de produção ou de venda do bem ou do serviço a ser ofertado.

Nesse sentido, não seria razoável culpar o aplicativo pelo aumento da informalidade no mercado de trabalho, pois trata-se de um efeito da informalidade e não a sua causa. No que se refere à precarização do trabalho, desde 2019 no município de São Paulo, todos os motoristas da plataforma são obrigados a serem segurados do INSS como contribuintes individuais – o que garante proteção em caso de acidentes e também um meio de contribuir para o sistema previdenciário.

A discussão acerca da precarização do trabalho e até mesmo se há ou não vínculo empregatício entre os motoristas do aplicativo Uber e a empresa de tecnologia é certamente um dos assuntos mais contemporâneos tanto do Direito do Trabalho quanto do Direito Digital. Recentemente, os principais Superiores Tribunais do país se manifestaram acerca da temática.

Decisões emblemáticas acerca do vínculo empregatício<sup>8</sup> foram proferidas tanto no STJ (Superior Tribunal de Justiça) que definiu que a relação entre motorista e plataforma não é trabalhista; e a recente decisão da mais alta corte do trabalhista do país, o TST (Tribunal Superior do Trabalho) decidiu que não há requisitos legais para enquadrar o motorista do Uber como empregado, pela ausência dos requisitos dispostos na CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) que são: pessoa física (pessoalidade), não eventualidade, subordinação e onerosidade.

O debate acerca do vínculo empregatício tem ocorrido apenas nos Tribunais – e o Poder Judiciário, por meio de suas decisões, tem “regulado” este polêmico tema. No âmbito legislativo, as regulamentações das plataformas tecnológicas versam apenas sobre critérios de atuação e regras lato sensu de mercado e concorrência. O único dispositivo trabalhista em Projetos de Lei é o PL 451/15, do município de São Paulo e tratado no primeiro tópico deste capítulo, que impõe limite de 8 horas de trabalho para o motorista – sendo que a plataforma Uber limita em 12 horas a utilização do aplicativo para trabalho. No quadro a seguir, é possível observar as duas jurisprudências mais atuais e mais importantes que tratam do vínculo entre os motoristas e o aplicativo Uber – nenhum dos Tribunais Superiores reconheceu a existência de vínculo empregatício.

---

<sup>8</sup> Art. 3º da CLT – Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

**QUADRO 4** – Jurisprudências atuais sobre vínculo empregatício

STJ	TST
<b>CONFLITO DE COMPETÊNCIA Nº 164.544 - MG (2019/0079952-0)</b>	<b>RR – 1000123-89.2017.5.02.0038</b>
<i>"O sistema de transporte privado individual, a partir de provedores de rede de compartilhamento, detém natureza de cunho civil. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma" (STJ, 2019).</i>	<i>'A ampla flexibilidade do trabalhador em determinar a rotina, os horários de trabalho, os locais em que deseja atuar e a quantidade de clientes que pretende atender por dia é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação" (TST, 2020).</i>

As decisões acima podem ser consideradas emblemáticas, pois na sua fundamentação mostram que o Poder Judiciário está atento à novidade e a inventividade. Em ambas as decisões, por exemplo, os julgadores abordam os temas de “Economia Compartilhada”; “Era da Informação” e até mesmo “*Gig Economy*”.

### 3.3.1. Análise Econômica do Direito aplicada nas jurisprudências que não reconheceram o vínculo trabalhista entre o aplicativo Uber e seus motoristas

O impacto econômico de uma decisão judicial que aborda questões de regulação econômica e direitos sociais reflete de forma visceral na realidade social brasileira. Segundo o último censo do IBGE (2019a), no Brasil existem mais de 3,6 milhões de pessoas que trabalham em veículos – que se subdivide em motoristas de aplicativo, taxistas, motoristas e cobradores de ônibus. Os dados disponíveis no site da plataforma Uber mostram que no presente ano de 2020, o número de motoristas parceiros já superou o número de 1 milhão<sup>9</sup>.

**TABELA 1** – Quantidade de trabalhadores que exercem atividade remunerada dentro de um veículo

Trabalhadores em veículos	Quantidade
Pessoas que trabalham em veículos – motoristas de aplicativo, taxistas, motoristas e cobradores de ônibus.	3,6 milhões de trabalhadores
Motoristas que trabalham via aplicativo Uber.	1 milhão (UBER, 2020)

Fonte: IBGE (2019<sup>a</sup>).

<sup>9</sup> Dados retirados no site da plataforma Uber.

Conforme o quadro acima, 1 milhão de 3,6 milhões correspondem ao número de motoristas de aplicativos – trata-se de uma parcela bastante significativa de trabalhadores que são atingidos pelas decisões judiciais que repercutiram no Brasil.

Se o teor das decisões fosse no sentido contrário, isto é, se no caso concreto fosse reconhecido o vínculo empregatício, o aumento nos índices de desemprego seria catastrófico, pois o ônus dos encargos trabalhistas incidindo na contratação de mais de 1 milhão de motoristas não geraria incentivos econômicos para a plataforma tecnológica permanecer em atividade no Brasil.

De outro prisma, há, mais uma vez, de se ponderar que a decisão não resolve a precariedade dos trabalhadores que dependem exclusivamente da plataforma tecnológica para auferir renda.

A proteção social do trabalhador, o valor social do trabalho, o livre exercício das profissões e a própria dignidade da pessoa humana são valores constitucionais consagrados no ordenamento jurídico que se sobrepõem a qualquer valor econômico – obrigando as empresas públicas e privadas a garantirem dignidade aos seus respectivos trabalhadores.

A presente discussão é bastante delicada e espinhosa. Em síntese, há duas visões em vertente dicotomia: a economicista - cuja abordagem dá-se mediante Análise Econômica do Direito; e, por outro espectro, há a visão de cunho social ou sociológico na qual a abordagem dá-se mediante os direitos sociais garantidos no rol do artigo 6º, caput, Constituição Federal, de 1988.

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

A visão economicista das decisões judiciais que negaram o vínculo empregatício e garantiram o funcionamento do aplicativo no país tiveram como aspectos positivos a satisfação do consumidor do serviço e pela perspectiva dos motoristas a decisão garantiu o direito de trabalhar e obter renda.

Por outro prisma, aplicando a visão de cunho social, a decisão dá lastro para crítica, pois não reconhece direitos trabalhistas e sociais destes trabalhadores que se submetem às longas jornadas de trabalho sem qualquer contrapartida do aplicativo de transporte, como décimo terceiro salário, férias, descanso semanal remunerado e horas extras.

Pela perspectiva social, mostra-se pertinente a crítica de Standing (2019, p. 246):

Cada vez mais, as pessoas que realizam trabalhos não são empregadas, e é artificial definir empregados de maneiras complexas apenas para permitir que eles tenham direitos baseados no emprego. Os direitos relacionados ao trabalho deveriam incluir regras sobre práticas aceitáveis entre trabalhadores e dentro das comunidades profissionais.

A proposta do professor Guy Standing, em sua obra “O Precariado”, consiste em modernizar as novas relações de emprego garantindo direitos específicos para categorias específicas de trabalhadores autônomos e suas respectivas plataformas de trabalho, por meio de um regime internacional de direitos relacionados ao trabalho. A consolidação desses direitos internacionais do trabalho dependeria de um órgão global que revisaria e modernizaria a atuação da OIT (Organização Internacional do Trabalho), haja vista que “todo trabalho que não é emprego precisa fazer parte dos direitos relacionados ao trabalho” (STANDING, 2019, p. 247) por uma questão de civilidade e justiça social.

A presente discussão fica ainda mais crítica ao se analisar o caso dos entregadores de comida que exercem atividade de risco, com jornadas longas em cima de uma motocicleta ou até mesmo de bicicleta, mas não recebem qualquer proteção e nem adicional de periculosidade pelo risco inerente à atividade.

**QUADRO 5** – Comparativo dos impactos das decisões entre as duas correntes metodológicas

<b>Incentivos e externalidades</b>	<b>Impactos da decisão</b>	<b>Metodologia</b>
Efeitos positivos (incentivos)	Garantia de trabalho para o motorista e liberdade de escolha do consumidor	Análise Econômica do Direito
Efeitos negativos (externalidades)	Ausência de direitos trabalhistas e sociais. Aumento da precarização do trabalho e da informalidade.	Análise de cunho sociológico

**Fonte:** Elaborada pelo Autor.

O quadro explicativo acima, de forma didática, diferencia ambas as metodologias mostrando seus efeitos positivos (incentivos) e os efeitos negativos (externalidades).

A AED (Análise Econômica do Direito) é um método de aplicação dos princípios econômicos na ciência jurídica. Segundo os princípios da AED, a decisão teve um impacto econômico positivo, pois garantiu e preservou as atividades econômicas do aplicativo tecnológico no Brasil.

Se a decisão fosse ao contrário, reconhecendo o vínculo empregatício dos motoristas com o aplicativo Uber, o custo de se registrar milhões de motoristas tornaria inviável a atuação do aplicativo no Brasil – pondera-se, no entanto que essa discussão acerca do vínculo

empregatício é global – sendo que em alguns países e Estados unitários (Inglaterra, França ou Califórnia, por exemplo) entendem que há vínculo empregatício, portanto a discussão, em âmbito global, não é unânime a discussão.

Por fim, a vertente de cunho sociológico mostra-se congruente com a Constituição Brasileira acerca dos direitos sociais do cidadão. No entanto, a sua aplicabilidade na discussão do vínculo empregatício poderia gerar desemprego em massa aos motoristas ao invés de garantir direitos trabalhistas constitucionais.

Trata-se de um paradoxo inconveniente que norteia o Direito Contemporâneo: nem sempre a decisão mais justa é a mais eficiente, e como velho brocardo jurídico disciplina “*Summum ius, summa iniuria*<sup>10</sup>”. O maior desafio dos ordenamentos jurídicos democráticos e contemporâneos será a regulação dessas novas tecnologias que rompem com os regramentos tradicionais. A regulação deve ser democrática e transparente para que haja tanto a proteção dos direitos sociais quanto o direito de competição dos mercados e suas novas tecnologias. Para isso, cabe ao legislador máxima prudência e estratégia ao sopesar os direitos sociais com as liberdades de mercado e competição – sob pena de causar estragos econômicos e sociais incalculáveis.

---

<sup>10</sup> Excesso de justiça redundando em injustiça.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A missão de se estudar novos fenômenos e paradigmas tecnológicos não são nada fáceis. As regras até então estabelecidas são colocadas em xeque e os efeitos econômicos e sociais são imediatos. A presente dissertação teve a máxima prudência ao caminhar em diversas áreas do conhecimento para analisar os impactos econômicos, sociológicos, políticos e jurídicos do aplicativo Uber na cidade de São Paulo – abrangendo de forma geral as discussões globais acerca da regulação. Nesse sentido, vimos que a inovação tecnológica e as novas formas de se realizar contratos com o fenômeno da Economia Compartilhada possuem seus inegáveis benefícios, principalmente no sentido da democratização do consumo e da liberdade de escolha do consumidor. Por outro espectro observamos que a globalização econômica e a sociedade de consumo carregam as suas externalidades que transformaram relações pessoais em impessoais com a “digitalização” das relações sociais. No segundo capítulo, trabalhamos forte o impacto econômico da plataforma Uber na cidade de São Paulo. Ao absorver a demanda ociosa, o aplicativo tornou-se extremamente popular e atendeu todas as camadas da população, inclusive realizando viagens onde táxis não operavam. Podemos observar também que a inovação tecnológica do aplicativo Uber obrigou os motoristas de táxis a se modernizarem e tratarem melhor os seus clientes. A dura competição entre os *players* movimentou agentes políticos de alto escalão no Brasil e proporcionou decisões extremamente acaloradas nas duas casas do Poder Legislativo em Brasília, com reflexos em diversas Câmaras Municipais Brasil a fora. A discussão acerca da regulação do aplicativo Uber ganhou tanta notoriedade que até a mais alta corte do Poder Judiciário reconheceu a sua repercussão geral e se posicionou a favor da plataforma – foi a primeira vez que a mais Alta Corte do país discutiu uma inovação tecnológica, o que mostra a pertinência temática da presente dissertação. No último capítulo da presente dissertação, de forma empírica e inédita, observamos o comportamento dos agentes reguladores e seus vieses ao trabalhar em regular uma atividade econômica. A incidência da Teoria da Escolha Pública restou comprovada, pois o proponente da regulamentação de forma incontroversa tenta beneficiar determinada categoria por meio de influência política. Por fim, outro mérito do trabalho, foi apresentar novos neologismos contemporâneos que abarcam a temática do Uber. Até então, os dados são extremamente escassos no Brasil ao se pesquisar *Sharing Economy*, *Gig Economy* e “*Uberização*” – temas tratados com riqueza de detalhes em apenas um capítulo com alguns quadros temáticos para facilitar a leitura.

A discussão sociológica e econômica do aplicativo Uber está apenas começando. A riqueza de detalhes coloca o pesquisador em diversos paradoxos ao se esmiuçar a profundidade



das relações econômicas, sociais e políticas que o rico tema permite. É incontroverso que a regulação dessa nova engenharia econômica do *Gig Economy* e da Economia Compartilhada será um enorme desafio para os agentes reguladores e para os legisladores. A disrupção tecnológica lança a sociedade em uma zona cinzenta na qual precisará de ferramentas modernas para ditar os regramentos de mercado e a garantia de direitos sejam eles dos trabalhadores, das empresas ou dos consumidores.

## REFERÊNCIAS

- ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James A. **Por que as nações fracassam:** as origens do poder, da prosperidade e da pobreza. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2012.
- ADETAX – ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TÁXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **Dados atualizados até 08/10/2015.** São Paulo, SP, 2015. Disponível em: <http://www.adetax.com.br/index.php/informacoes-e-servicos/estatisticas/>. Acesso em: 20 set. 2019.
- AGÊNCIA SENADO. **Projeto de regulamentação do Uber é alterado e volta para a Câmara.** Brasília, DF, 29 dez. 2017. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/10/31/projeto-de-regulamentacao-do-uber-e-alterado-e-volta-para-a-camara>. Acesso em: 08 maio 2018.
- ARAÚJO, Clayton Vinicius Pegoraro. **O direito da concorrência no Mercosul:** o Protocolo de Fortaleza e as relações entre Brasil e Argentina. 2012. 275f. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP, 2012.
- ASSMANN, Daisy.; SOUZA, Waldemar Antônio R. Avaliação da estratégia mercadológica do UBER no Brasil: aplicação do arcabouço da promoção da concorrência ESAF. **Cadernos de Finanças Públicas**, Brasília, DF, v. 1, p. 431-448, 2017.
- ASSMANN, Daisy; SOUZA, Waldemar Antônio R. Análise da concorrência: o caso Uber no Brasil. **Cadernos de Finanças Públicas**, Brasília, DF, n. 15, p. 431-448, 2015.
- BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico e concorrencial.** 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.
- BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico.** 6. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2013.
- BAUMAN, Zygmunt. **Globalização:** as consequências humanas. Rio de Janeiro, RJ: Zahar, 2008.
- BORGES, André. Democracia vs. eficiência: a teoria da escolha pública. **Revista Lua Nova, São Paulo, SP**, n. 53, p. 159-179, 2001.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Ementa: Conflito Negativo de Competência. Incidente Manejado sob a Égide do NCPC. Ação de obrigação de fazer C.C. reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo Uber. Relação de trabalho não caracterizada. *Sharing Economy*. Natureza Cível. Competência do Juízo Estadual. Conflito de Competência Nº 164.544 – MG (2019/0079952-0). Relator: Ministro Moura Ribeiro. Poços de Caldas, MG, 04/09/2019. Após o voto do Sr. Ministro Relator, Vistos, relatados e discutidos os autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Senhores Ministros da Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça, por unanimidade, em conhecer do conflito para declarar competente o JUÍZO DE DIREITO DO JUIZADO ESPECIAL CÍVEL DE POÇOS DE CALDAS – MG, suscitado, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ementa: Direito Constitucional, Administrativo e Regulatório. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 449 Distrito Federal. Relator: Ministro Luiz Fux. 08/05/2019. Proibição do Livre Exercício da Supremo Tribunal Federal. (Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001 de 24/08/2001. O documento pode ser acessado pelo endereço <http://www.stf.jus.br/portal/autenticacao/autenticarDocumento.asp> sob o código 9D9E-652F-B56E-807B e senha A660-CC8E-1942-137B).

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF, 2018. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm). Acesso em: 15 maio 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013. Autoriza o pagamento de subvenção econômica aos produtores da safra 2011/2012 de cana-de-açúcar e de etanol que especifica e o financiamento da renovação e implantação de canaviais com equalização da taxa de juros; dispõe sobre os arranjos de pagamento e as instituições de pagamento integrantes do Sistema de Pagamentos Brasileiro (SPB). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 de outubro de 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/112865.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112865.htm). Acesso em: 15 maio 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jan. 1999. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 15 maio 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.279, de 14 de Maio de 1996**. Regula direitos e obrigações relativos à propriedade industrial. Brasília, DF, 1996.

BRASIL. Presidência da República. **Constituição da República Federativa do Brasil 1988**. Brasília, DF, 5 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm). Acesso em: 15 maio 2020.

BUCHANAN, James M. **The limits of liberty: between anarchy and leviathan**. Chicago: The University of Chicago Press, 1975.

BUTLER, Eamonn. **Escolha Pública: um guia**. São Paulo, SP: Bunker Editorial, 2015.

CASTELLS, Manuel; MAJER, Roneide Venancio. **A sociedade em rede**. 6. ed., 13. reimpr. São Paulo, SP: Paz e Terra, 2010. (A Era da Informação – Economia, Sociedade e Cultura, 1).

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito regulatório: temas polêmicos**. Belo Horizonte, MG: Fórum, 2008.

DIAS, Reinaldo. **Introdução à sociologia**. 2. ed. São Paulo, SP: Pearson Prentice Hall, 2010.

DOWNS, Anthony. **An economic theory of democracy**. New York, NY: Harper And Row, 1957.

ESTEVEZ, Luiz Alberto. Uber: o mercado de transporte individual de passageiros — regulação, externalidades e equilíbrio urbano. **RDA – Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, v. 270, p. 325-361, 2015.

FELICIANO, Guilherme Guimarães; MISKULIN, Ana Paula Silva Campos. **Infoproletários e a uberização do trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades**. São Paulo, SP: LTr, 2019.

FRIZERA, Ricardo Cruz. **Análise econômica do direito o Caso Uber**. 54f. 2018. Monografia (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito de Vitória, Vitória, ES, 2018. Disponível em: <http://191.252.194.60:8080/bitstream/fdv/481/1/RICARDO%20CRUZ%20FRIZERA.pdf>. Acesso em: 15 maio 2020.

GARCIA, Diego. Informalidade supera 50% em 11 estados do país, diz IBGE. **Folha de São Paulo**, São Paulo, SP, 14/02/2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/02/informalidade-atinge-recorde-em-19-estados-e-no-df-diz-ibge.shtml>. Acesso em: 15 maio 2020.

GIDDENS, Anthony. **Modernidade e identidade**. Rio de Janeiro, RJ: Zahar, 2002.

HAYEK, Friedrich August Von. **O caminho da servidão**. Campinas, SP: VIDE Editorial, 2013.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **PNAD contínua**. Rio de Janeiro, RJ, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=73086>. Acesso em: 15 maio 2020.

IBGE. **Painel de Indicadores**. Rio de Janeiro, RJ, 2019a.

IBGE– INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **PNAD contínua**: número de pessoas que trabalham em veículos cresce 29,2%, maior alta da série. Rio de Janeiro, RJ, 2019b. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26424-numero-de-pessoas-que-trabalham-em-veiculos-cresce-29-maior-alta-da-serie>. Acesso em: 15 maio 2020.

KÖLLING, Gabrielle Jacobi; MARTINI, Sandra Regina. O uso de nanotecnologias na produção de medicamentos: o estado da arte da regulação no Brasil. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, Santa Maria, RS, v. 10, n. 2, p. 592-618, 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/19689>. Acesso em: 14 maio 2020.

MANKIW, N. Gregory. **Introdução à economia**. São Paulo, SP: Cengage Learning, 2010.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 27. ed. São Paulo, SP: Malheiros, 2002.

MORAES, Alexandre. **Direito constitucional**. 27. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2011.

NORTH, Douglass C. **Institutions, institucional change and economic performance**. New York, NY: Cambridge, 1990.

NUSDEO, Ana Maria de Oliveira. **Defesa da concorrência e globalização econômica: o controle da concentração de empresas**. São Paulo, SP: Malheiros, 2002.

OLIVEIRA, Cristiano; MACHADO, Gabriel Costeira. O impacto da entrada da Uber no mercado de trabalho de motoristas de táxi no Brasil: evidências a partir de dados longitudinais. **In Progress**, Rio Grande do Sul, 2017. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/317846547\\_O\\_impacto\\_da\\_entrada\\_da\\_Uber\\_no\\_mercado\\_de\\_trabalho\\_de\\_motoristas\\_de\\_taxi\\_no\\_Brasil\\_evidencias\\_a\\_partir\\_de\\_dados\\_longitudinais](https://www.researchgate.net/publication/317846547_O_impacto_da_entrada_da_Uber_no_mercado_de_trabalho_de_motoristas_de_taxi_no_Brasil_evidencias_a_partir_de_dados_longitudinais). Acesso em: 09 maio 2018. Acesso em: 15 maio 2020.

PEREIRA, Paulo Trigo. A teoria da escolha pública (Public Choice): uma abordagem neoliberal? **Análise Social**, Lisboa, v. XXXII, n. 141, p. 419-442, 1997.

POSNER, Richard A. Theories of economic regulation. **The Bell Journal of Economics and Management Science**, Washington, DC, v. 5, n. 1, p. 335-358, 1974.

RACY, Joaquim Carlos. Globalização e identidade nacional. **Revista de Economia Mackenzie**, São Paulo, SP, v. 10, n. 1, p. 113-120, 2012. Disponível em: <http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/rem/article/view/5176/3935>. Acesso em: 15 maio 2020.

RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho A. **Efeitos concorrenciais da economia de compartilhamento no Brasil: a entrada do Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?** Brasília, DF: CADE, 2018. (Documento de Trabalho, n. 1).

REVISTA OLHAR SÃO PAULO. **Uber x taxista**. São Paulo, SP, 2015. Disponível em: <https://revistaolharsaopaulo.wordpress.com/2015/08/17/uber-x-taxistas/>. Acesso em: 15 maio 2020.

ROSA, Sandro Lucena. **Uber e regulamentação: análise da Lei 13.640/2018 à luz da teoria das escolhas públicas**. In: LARA, L.; PALUMA, T.; MARTINS, R. L. (org.). **Direito e livre iniciativa nos 30 anos da Constituição: experiências e desafios no âmbito do direito empresarial e corporativo no contexto global**. Florianópolis, SC: Tirant lo Blanch, 2018. p. 125-144. (Coleção Experiências Jurídicas nos 30 anos da Constituição Brasileira, 7). Disponível em: [https://ppgdp.direito.ufg.br/up/949/o/volume\\_7.pdf#page=125](https://ppgdp.direito.ufg.br/up/949/o/volume_7.pdf#page=125). Acesso em: 15 maio 2020.

SÃO PAULO (ESTADO). **Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969**. Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel taxímetro, e dá outras providências. Brasília, DF, 1969.

SALANOVA, Josep Maria et al. A review of the modeling of taxi services. **Procedia – Social and Behavioral Sciences**, [S. l.], v. 20, p. 150-161, 2011.

SANTOS FOLGUEIRA, Ricardo; SILVA, Ana Lucia P.; CARVALHO, Carlos Eduardo. Economia do compartilhamento e custos de transação: os casos Uber e Airbnb. **Revista Pesquisa & Debate**, São Paulo, SP, v. 31, n. 1(55), p. 87-135, 2019. Disponível em: <file:///C:/Users/ferna/Downloads/40293-127526-1-PB.pdf>. Acesso em: 15 maio 2020.

SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o caso Uber. **Revista Brasileira de Direito Público – RBDP**, Belo Horizonte, MG, Ano 13, n. 50, p. 9-39, 2015.

SCHUMPETER, Joseph. **Can capitalism survive?** New York, NY: Harper & Row, 1952.

SCHWANKA, Cristiane. Estado empresário: monopólios, conveniência e tendências disfuncionais. **Revista do Instituto do Direito Brasileiro**, Lisboa, Ano 2, n. 8, p. 8801-8840, 2013.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo, SP: Elefante, 2017.

SOARES, Luiz Carlos Correa. **Regulação e regulamentação**. [S. l.], 2004.

SOUZA, André Monteiro Felipe. Presidente do Sinditaxi diz temer invasão do Uber e que pobre não usa táxi. **Folha de São Paulo**, São Paulo, SP, 14/07/2015. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/07/1655756-presidente-de-sindicato-diz-que-pobre-nao-usa-taxi-e-teme-invas-ao-uber.shtml>. Acesso em: 09 maio 2018.

SPIGARIOL, André. Exclusivo: Projeto de Lei que regulamenta o Uber no Brasil foi redigido no Sindicato de Taxistas de São Paulo. **JusBrasil**, [S. l.], 2017. Disponível em: <https://spotniks.jusbrasil.com.br/noticias/503450870/exclusivo-projeto-de-lei-que-regulamenta-o-uber-no-brasil-foi-redigido-no-sindicato-de-taxistas-de-sao-paulo>. Acesso em: 16 abr. 2018.

STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa**. Belo Horizonte, MG: Autêntica, 2019.

STRECK, Lenio Luiz; BOLZAN DE MORAIS, José Luis. **Ciência política e teoria do estado**. 7. ed. Porto Alegre, RS: Livraria do Advogado, 2010.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão**. São Paulo, SP: Senac, 2018.

SUNDARARAJAN, Arun. **Peer-to-peer businesses and the sharing (Collaborative) economy: overview, economic effects and regulatory issues**. [S. l.], 2014. Disponível em: [http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014\\_revised\\_sundararajan\\_testimony.pdf](http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014_revised_sundararajan_testimony.pdf). Acesso em: 22 mar. 2016.

TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória**. 2016. 109f. Dissertação (Mestrado em Direito da Regulação) – Escola de Direito do Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas – FGV, Rio de Janeiro, RJ, 2016. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10438/18082>. Acesso em: 08 maio 2018.

TEODORO, Maria Cecília Máximo; D'AFONSECA, Thaís Cláudia; ANTONIETA, Maria. Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. **Revista da Faculdade Mineira de Direito**, Belo Horizonte, MG, v. 20, n. 39, 2017.

TONETO JR., Rudinei. Buchanan e a análise econômica da política. **Lua Nova**, São Paulo, SP, n. 38, p. 125-145, 1996. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ln/n38/a07n38.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2020.

TOYOSHIMA, Silvia Harumi. Instituições e desenvolvimento econômico: uma análise crítica às ideias de Douglass North. **Estudos Econômicos**, São Paulo, SP, v. 29, n. 1, p. 95-111, 1999. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ee/article/view/117211>. Acesso em: 15 maio 2020.

UBER. **Um jeito diferente: aproveite melhor seu tempo**. São Paulo, SP, 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/>. Acesso em: 08 maio 2020.

WALLSTEN, Scott. **The competitive effects of the sharing economy: how is Uber changing taxis?** Washington, DC: Technology Policy Institute, 2017.