

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ – UNIVALI
VICE-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E INOVAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM CIÊNCIA JURÍDICA – PPCJ
CURSO DE MESTRADO EM CIÊNCIA JURÍDICA – CMCJ
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: FUNDAMENTOS DO DIREITO POSITIVO

**A MOBILIDADE URBANA VIA
PLATAFORMAS DIGITAIS DE ECONOMIA
COMPARTILHADA**

DANIELA NICOLAI DE OLIVEIRA LIMA

Itajaí-SC, 28 de setembro de 2022.

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ – UNIVALI
VICE-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E INOVAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM CIÊNCIA JURÍDICA – PPCJ
CURSO DE MESTRADO EM CIÊNCIA JURÍDICA – CMCJ
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: FUNDAMENTOS DO DIREITO POSITIVO

**A MOBILIDADE URBANA VIA
PLATAFORMAS DIGITAIS DE ECONOMIA
COMPARTILHADA**

DANIELA NICOLAI DE OLIVEIRA LIMA

Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em
Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí –
UNIVALI, como requisito parcial à obtenção do título
de Mestre em Ciência Jurídica.

Orientador(a): Professora Doutora Denise Schmitt Siqueira Garcia

Itajaí-SC, 28 de setembro de 2022.

AGRADECIMENTOS

Agradeço infinitamente a Deus, pelo dom da vida, além da saúde e inspiração para a realização desse projeto, o qual se realizou em meio à pandemia de Covid-19, que mudou o formato do curso de presencial para remoto, sem prejuízo de sua qualidade.

Aos meus pais, Márcia e Tarciso (*in memoriam*), pelos valores plantados e frutos colhidos. Em especial à minha mãe que sempre prestigiou os meus artigos, com sua leitura e comentários.

Aos Professores Doutores Fábio Rycheki Hektheuer, Maria Cláudia da Silva Antunes de Souza e Carla Piffer pelas valorosas contribuições ao longo de todo o Mestrado.

A todos os professores, foi um prazer conhecê-los e trocar conhecimentos, experiências e vivências no decorrer do curso.

Aos colegas, o bom humor e o companheirismo foram essenciais para amenizar o rigor acadêmico, de constantes leituras, aulas e trabalhos, o que deu leveza ao curso.

Por fim, à minha Orientadora, Dra. Denise Schmitt Siqueira Garcia, pelo incentivo, orientação e inspiração acadêmica.

DEDICATÓRIA

Dedico a presente dissertação às minhas filhas Beatriz e Letícia e ao meu esposo Vinícius, que estiveram ao meu lado nessa caminhada, que me apoiaram nas horas de estudo acadêmico e compreenderam minhas ausências, o que tornou essa conquista possível.

TERMO DE ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Declaro, para todos os fins de direito, que assumo total responsabilidade pelo aporte ideológico conferido ao presente trabalho, isentando a Universidade do Vale do Itajaí, a Coordenação do Curso de Mestrado em Ciência Jurídica, a Banca Examinadora e o Orientador de toda e qualquer responsabilidade acerca do mesmo.

Itajaí-SC, 28 de setembro de 2022.


Daniela Nicolai de Oliveira Lima
Mestranda

PÁGINA DE APROVAÇÃO

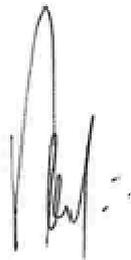
MESTRADO

Conforme Ata da Banca de Defesa de Mestrado, arquivada na Secretaria do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica PPCJ/UNIVALI, em 28/06/2022, às 14h (Horário de Brasília) e 13h (Horário em Rondônia), a mestranda DANIELA NICOLAI DE OLIVEIRA LIMA fez a apresentação e defesa da Dissertação, sob o título “A MOBILIDADE URBANA VIA PLATAFORMAS DIGITAIS DE ECONOMIA COMPARTILHADA”.

A Banca Examinadora foi composta pelos seguintes professores Doutores Denise Schmitt Siqueira Garcia (UNIVALI), como presidente e orientadora, Pedro Abib Hecktheuer (FCR), como membro, Heloise Siqueira Garcia (UNIVALI), como membro e Carla Piffer (UNIVALI), como membro suplente. Conforme consta em Ata, após a avaliação dos membros da Banca, a Dissertação foi Aprovada.

Por ser verdade, firmo a presente.

Itajaí (SC), 28 de junho de 2022.



PROF. DR. PAULO MÁRCIO DA CRUZ
Coordenador/PPCJ/UNIVALI

ROL DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
EUA	Estados Unidos da América
ETT	Empresa de Tecnologia e Transportes
CF/88	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e emendas constitucionais posteriores
ISS	Imposto sobre serviços
GPS	Sistema de Posicionamento Global
ONU	Organização das Nações Unidas
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TJRO	Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia
TRT	Tribunal Regional do Trabalho
TST	Tribunal Superior do Trabalho

ROL DE CATEGORIAS

Direito Transnacional: Em 1986, Vagts¹ abordou a matéria na sua obra *Transnational Business Problems*, examinando o comportamento de atores envolvidos nas relações transnacionais, observando como um novo Direito surge a partir das relações entre os sujeitos envolvidos. Para o autor, seriam três os elementos caracterizadores do Direito Transnacional: 1) assuntos que transcendem as fronteiras nacionais; 2) assuntos que não comportam uma clara distinção entre Direito Público e Privado; 3) assuntos que comportam fontes abertas e flexíveis, como o *soft law*. O pluralismo jurídico transnacional é composto por contenciosos que envolvem direitos humanos, questões ambientais, atos de governança transnacional, organizações sociais transnacionais, relações trabalhistas, relações familiares, contratos públicos e privados e tantas outras searas – jurídicas e não jurídicas, em uma sociedade em constante mutação, criando um direito sem Estado, um direito mundial autônomo².

Economia Compartilhada (*sharing economy or peer to peer economy*): é o fenômeno ou modelo de negócios que se iniciou com o desenvolvimento da rede mundial de computadores e dos aplicativos de celular, transformando a forma como a indústria produz valor. Trata-se de uma nova consciência econômica, em que é possível desenvolver uma atividade, sem necessariamente acumular capital ou ser proprietário dos meios de produção. Essa prática passou a alterar o funcionamento, os objetivos e os valores das empresas e do mercado. Atingiu diversos setores da economia, alterando a forma como os indivíduos se hospedam, se comunicam e se deslocam pelas cidades. É a mudança na forma como os indivíduos passaram a interagir, de maneira diferente dos antigos serviços, corrigindo falhas de mercado, a partir do emprego da tecnologia, em uma escala jamais vista. Especificamente em relação ao transporte compartilhado, que utiliza sistemas integrados de geolocalização e grande volume de dados, foi possível a melhor alocação de recursos (veículos ociosos), aproximando o motorista do passageiro e uma melhor

1 VAGTS, Detlev. **Transnational business problems**. New York: The Foundation Press, 1986.

2 JUNIOR, Airto Chaves et, al. **Interfaces entre direito e transnacionalidade** [recurso eletrônico]/Airto Chaves Junior ... [et. al.]; organizadores, Heloise Siqueira Garcia, Paulo Márcio Cruz – Itajaí: UNIVALI: AICTS, 2020. p. 39-40. Disponível em: <<https://www.univali.br/ppcj/ebook/variosautores>>. Acesso em 22 ago 2022.

análise do ambiente em que o serviço é prestado, reduzindo o tempo de espera e os custos operacionais. Significa dizer que o aplicativo faz a intermediação entre a oferta e a demanda de forma eficiente e descentralizada³.

Globalização: Significa a desnacionalização, ou seja, a transformação do Estado nacional em transnacional⁴. Global quer dizer “em vários lugares ao mesmo tempo” ou seja, “translocal”⁵. É a experiência cotidiana da ação sem fronteiras nas dimensões da economia, da informação, da ecologia, da técnica, dos conflitos transculturais e da sociedade civil, e também o acolhimento de algo a um só tempo familiar, mas que não se traduz em um conceito, que é de difícil compreensão, mas que transforma o cotidiano com uma violência inegável e obriga todos a se acomodarem à sua presença e a fornecer respostas. Dinheiro, tecnologia, mercadorias, informações, venenos “ultrapassam” as fronteiras, como se elas não existissem. Até mesmo objetos, pessoas e ideias que os governos gostariam de manter no exterior (drogas, imigrantes ilegais, críticas à violação dos direitos humanos) acabam por encontrar seu caminho. Entendida dessa forma, a globalização significa o assassinato da distância, o estar lançado a formas de vida transnacionais, muitas vezes, indesejadas e incompreensíveis ou – acompanhando a definição de Anthony Giddens – a ação e vida (conjunta) para além das distâncias (entre mundos dos Estados nacionais, das religiões, das regiões e dos continentes, que se encontram separados só em aparência)⁶. É o fenômeno que permitiu às empresas a reconquista do pleno domínio do poder de negociação, que havia sido politicamente domesticado pelo Estado de bem-estar social capitalista, organizado em bases democráticas⁷. É o processo através do qual os Estados nacionais veem a sua soberania, sua identidade, suas redes de comunicação, suas chances de poder

3 BARTHASAR, Rafael Martinez. Os Limites Constitucionais à Regulamentação dos Aplicativos de Transporte Individual Privado pelos Municípios Brasileiros. **Revista dos Tribunais Online**, [S.L], v. 5, p. 1-28, out. 2019. Disponível em: <https://www.academia.edu/41502499>. Acesso em: 21 mar. 2022.p.7.

4 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 36.

5 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 90.

6 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 46-47.

7 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 14.

e suas orientações sofrerem a interferência cruzada de atores transnacionais⁸.

Globalidade: se traduz na constatação de que, daqui para frente, tudo que acontecer em nosso planeta será um fenômeno espacialmente ilimitado; todas as descobertas, triunfos e catástrofes locais acabarão por afetar todo o planeta e que devemos redirecionar e reorganizar nossas vidas e nossas ações em torno do eixo “global-local”⁹.

Globalismo: designa a concepção de que o mercado mundial bané ou substitui, ele mesmo, a ação política: trata-se, portanto, da ideologia do império do mercado mundial, da ideologia do neoliberalismo. O procedimento é monocausal, restrito ao aspecto econômico, e reduz a pluridimensionalidade da globalização a uma única dimensão – a econômica – que, por sua vez, ainda é pensada de forma linear e deixa todas as outras dimensões – relativas à ecologia à cultura e à sociedade civil – sob o domínio subordinador do mercado mundial¹⁰.

Inovação Disruptiva: É um conceito de inovação que começou a ser estudado em meados de 1990, por Clayton Christensen. É a inovação que dá início a novos processos e mercados, oferecendo mais simplicidade e facilidade de uso de um produto/serviço, com menor custo para o consumidor. Cria uma ruptura no antigo mercado e desestabiliza a concorrência. Ocorre quando uma empresa lança um produto ou serviço, de forma mais acessível e barata, revolucionando o mercado, forçando a readaptação das antigas organizações, a fim de conseguirem subsistir após a ruptura. Difere da inovação sustentadora, que se resume à melhoria de produtos ou serviços já existentes, para o mesmo público. As inovações disruptivas causam transformação e revolução nas organizações e mercados, com maior risco, pois criam produtos/serviços completamente novos, com menor preço e fácil acesso, para atingir um público que antes não era consumidor¹¹.

8 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização.** Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 30.

9 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização.** Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 31.

10 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização.** Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 27-28.

11 PAZ, Valéria da Encarnação. **Inovações Disruptivas:** pesquisa sobre os benefícios do uber. 2018. 33 f. TCC (Graduação) - Curso de Administração de Empresas, Centro Universitário de Brasília - Uniceub, Brasília, 2018. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/12725/1/21437139.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.p.7.

Mobilidade Urbana: A mobilidade é o atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Portanto, segundo T éran¹², estamos diante de um fenômeno com característica multidimensional, pois a mobilidade trata de um conceito abrangente, resultado da interação de vários sistemas que dão vida à cidade: sistema de circulação, de transportes de passageiros, sistema de transporte de cargas – logística – sistema de habitação, sistema de infraestrutura, todos eles interagindo entre si, onde temos causalidades circulares, retroações e recursividades que fazem emergir uma nova propriedade, na cidade: a mobilidade urbana.

Modelo de Negócios: descreve a lógica de criação, entrega e captura de valor por parte de uma organização; este modelo não é estático, pode e deve ser revisto, se adaptando e permitindo a inovação. É a implementação da estratégia na prática; é o resultado de um conjunto de decisões relativas à criação, configuração e apropriação do valor, decisões estas que envolvem múltiplos agentes (firma, clientes e parceiros); é constituído por quatro principais elementos: interface com o consumidor, produto, gestão da infraestrutura e aspectos financeiros¹³.

Plataformas Digitais: (também denominadas de *platform economy*, *crowdwork*, *work on demand* e *digital labour*) são empresas que criam ferramentas digitais consubstanciadas em *softwares*, também conhecidos como aplicativos de smartphones, com a função de intermediar a prestação de diversos serviços, como de entrega, transporte, limpeza, locação, ensino-aprendizagem, dentre outros, bem como, para gerir as relações de trabalho deles decorrentes, em novos modelos de negócios. Utiliza-se das estratégias de negação do assalariamento e da recusa da condição de empregador, afirmando que os trabalhadores seriam seus “clientes”, na medida em que se utilizam dessas ferramentas, assim como os consumidores. As

12 T ÉRAN, José Ángel. CET 30 anos. São Paulo. SP. Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/A43BE49C-2C57-4041-A76B-512970CB24FC.pdf>. Acesso em 02 ago. 2022.

13 RIGOTTO, Luciana. MAY, Márcia Ramos. V SINGEP - SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DE PROJETOS, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE, 2016, São Paulo. **A ADAPTAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE TAXI AO NOVO MODELO DE NEGÓCIO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS.** São Paulo: V Singep - Simpósio Internacional de Gestão de Projetos, Inovação e Sustentabilidade, 2016. 18 p. 22 nov. 2016. ISSN: 2317 -8302.p3.

empresas alegam que disponibilizam oportunidades de trabalho, através dos apps, para trabalhadores autônomos, que querem ofertar e melhorar seus negócios, em ocupações intermitentes, remuneradas por tarefa ou sob demanda e com flexibilidade de horários, no que se denominou *uberização* do trabalho.¹⁴

Princípios Constitucionais: Os princípios constitucionais são as normas jurídicas de extrema força e relevância, verdadeiros pilares de sustentação do ordenamento jurídico; constituem a raiz de onde deriva a validade intrínseca do conteúdo das normas jurídicas; são ideias básicas, que servem de fundamento ao direito positivo; são verdadeira bússola para a interpretação do direito, orientando o intérprete na busca do sentido e alcance das normas¹⁵.

Princípio da Livre Iniciativa: A Constituição Federal garante, no inciso IV do artigo 1º, a livre iniciativa como fundamento da República e uma forma de valorizar o trabalho humano, permitindo seu livre desenvolvimento. Significa dizer que a República tem como fundamento a garantia da liberdade de atividade das pessoas e dos grupos, no sentido da transformação social e do progresso. Os indivíduos tomam o corpo da coletividade, norteando o desenvolvimento nacional. Em análise conjunta do artigo 1º, IV com o *caput* do artigo 170 da CF/88, a livre iniciativa se insere no âmbito da ordem econômica, como valor político do Estado. O princípio da livre iniciativa possui uma dimensão coletiva e individual, pois, uma vez que o constituinte adota o princípio como valor do Estado, a sua garantia se dá pela valorização do trabalho e da promoção da riqueza, de forma coletiva. Por conseguinte, o comando positivo determina ao Estado a proteção da liberdade de empresa, seja ela econômica ou não. O espírito da Constituição Federal é direcionado no sentido de garantir a liberdade individual, protegendo-se tanto a dignidade do indivíduo, para seguir seus próprios desígnios e aspirações, como a inovação como forma de melhoria da vida em coletividade. A premissa, portanto, é que o indivíduo, livre para exercer suas atividades econômicas, atende melhor a

14 ANTUNES, Ricardo. FIGUEIRAS, Vitor. **Plataformas Digitais, Uberização do Trabalho e Regulação no Capitalismo Contemporâneo**. In: Revista da Escola Judicial do Tribunal Regional do Trabalho (Região, 22) – v. 1, n. 1 (2019-). Teresina: Tribunal Regional do Trabalho da 22ª Região. Ejud22, 2019-. Anual. v.2, n. 2. 2021. Edição Comemorativa dos 80 Anos da Justiça do Trabalho. ISSN 2674-6700.

15 SOUZA NETO, Rafael Robinson de. **Princípios Constitucionais Econômicos e o Caso "Uber"**. 2017. 48 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2017.p.21.

demanda coletiva, pois promove um tipo de inovação jamais conhecida e supre as necessidades da coletividade, bem como as falhas do mercado. Porém, o princípio da livre iniciativa não é absoluto, fazendo-se necessária a intervenção estatal para corrigir não só as falhas do próprio mercado, como também para minimizar as diferenças sociais¹⁶.

Princípio da Livre Concorrência: é um princípio constitucional previsto no artigo 170, IV da CF/88, estando intimamente ligado ao princípio da livre-iniciativa. Busca assegurar a proteção da competição entre agentes econômicos, em favor do consumidor (coletividade) e garantir eficiência do próprio sistema capitalista. Possui um caráter dúplice, quando determina ao Estado que garanta o estabelecimento de um espaço para o desenvolvimento da concorrência entre os agentes do mercado e, por outro lado, determina que o mesmo Estado atue de forma a impedir que os agentes econômicos atuem no sentido de restringir a concorrência. A garantia de um mercado em que há livre concorrência entre os agentes significa, em termos econômicos, que há uma busca pela eficiência alocativa e produtiva, capaz de melhorar o processo produtivo e suas tecnologias. Ou seja, uma melhor distribuição dos bens e redução dos custos, estimulando a inovação e o progresso de toda a coletividade.¹⁷ É pela livre concorrência que se melhoram as condições de competitividade entre as empresas, forçando-as a um constante aprimoramento de seus métodos tecnológicos, dos seus custos, enfim, na procura constante de criação de condições mais favoráveis ao consumidor. A ideia básica é que com um mercado competitivo, o maior beneficiado será o consumidor, uma vez que os preços tendem a cair e a qualidade a se elevar¹⁸. Segundo esse princípio o mercado deve ser explorado pela maior quantidade de agentes possíveis, cabendo ao Estado garantir que toda e qualquer organização, que esteja em condições de participar do ciclo econômico de determinado nicho da economia, possa nele livremente entrar, permanecer e sair, sem qualquer interferência estranha, oriunda dos interesses de terceiros; é a característica dominante de uma economia de mercado; é o livre jogo

16 BARTHASAR, Rafael Martinez. Os Limites Constitucionais à Regulamentação dos Aplicativos de Transporte Individual Privado pelos Municípios Brasileiros. p. 4-5.

17 BARTHASAR, Rafael Martinez. Os Limites Constitucionais à Regulamentação dos Aplicativos de Transporte Individual Privado pelos Municípios Brasileiros. p. 5.

18 BASTOS, Celso Ribeiro. 1990. In: SOUZA NETO, Rafael Robinson de. **Princípios Constitucionais Econômicos e o Caso "Uber"**. 2017.p. 25.

das forças do mercado na disputa pela clientela.¹⁹

Princípio da Defesa do Consumidor: é um princípio constitucional da ordem econômica brasileira, que se encontra previsto no artigo 170, V, da Constituição Federal, portanto, de mesma hierarquia que os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência. Também se encontra elencado como direito fundamental no artigo 5º, XXXII, CF/88. O consumidor é o agente econômico que se encontra em situação de hipossuficiência e vulnerabilidade em relação ao fornecedor, razão pela qual tem os direitos assegurados através da Lei nº 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor).²⁰

Princípio do Valor Social do Trabalho: é um princípio constitucional que fundamenta a República brasileira, estando vinculado à dignidade da pessoa humana e à livre iniciativa (art.1º, III e IV da CF/88). Para que o indivíduo goze de uma existência plena e digna, fim da ordem econômica, caberá ao Estado assegurar-lhe os meios pelos quais consiga prover o seu sustento, utilizando-se de sua força laboral em benefício da sociedade e adquirindo, assim, consciência de sua utilidade social. A finalidade do trabalho transcende a mera subsistência, assumindo um sentido maior, de proporcionar os direitos sociais do artigo 6º da CF/88. A valorização do trabalho humano, no *caput* do artigo 170 da CF/88, vem antes da livre iniciativa, demonstrando a opção do constituinte por um sistema capitalista de bem-estar social, traçando as diretrizes de uma ordem econômica, que tem por finalidade assegurar a todos uma existência digna.

Transnacionalidade: é um fenômeno reflexivo da globalização, que se evidencia pela “desterritorialização” dos relacionamentos políticos sociais e corresponde aos vínculos que atravessam os limites do Estado²¹. Tem-se, portanto, o surgimento de algo novo, de um espaço “transpassante” que já não se encaixa nas velhas categorias modernas ligadas à limitação geográfica dos Estados. (CRUZ; BODNAR,

19 GRAU, Eros Roberto. A Ordem Econômica na Constituição de 1988. Interpretação e crítica. 17 ed. São Paulo: Malheiros, 2015. In: FIGUEIREDO, Thiago Caló de. **A Inconstitucionalidade da Proibição do Transporte de Passageiros no Âmbito Privado:** uma análise do caso Uber. 2016. 50 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. p. 29.

20 FIGUEIREDO, Thiago Caló de. **A Inconstitucionalidade da Proibição do Transporte de Passageiros no Âmbito Privado:** uma análise do caso Uber. 2016.

21 CRUZ, Paulo Márcio. STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade.** Curitiba: Juruá, 2009. p. 24-25.

2009, p. 58)²². Piffer²³ apresenta alguns dos fenômenos característicos da transnacionalidade: 1) as ocorrências transnacionais tendem a se apresentar como relações horizontais, que transpassam as fronteiras nacionais; 2) evidencia-se a necessidade não ocasional de inter-relação entre os países, que perdem parte de sua identidade cultural e poder institucional como Nação soberana; 3) a desterritorialização ocasiona o rompimento da unidade estatal, devido o surgimento de novas relações de poder e competitividade; 4) houve o enfraquecimento dos sistemas de controle e proteção social, devido às regras ditadas pelas corporações transnacionais, sob os ditames da globalização; 5) surgiram redes de legalidade complementares, que transgridem as regras preestabelecidas, transformando o Estado nacional em mero coadjuvante.

22 CRUZ, Paulo Márcio. PIFFER, Carla. **Transnacionalidade, Migrações Transnacionais e os Direitos dos Trabalhadores Migrantes**. Revista do Direito. Santa Cruz do Sul, v. 3, n. 53, p. 51-66, set/dez. 2017. p. 54.

23 PIFFER, Carla. **Transnacionalidade e Imigração: a possibilidade de efetivação dos Direitos Humanos dos Transmigrantes diante de Decisões de Regresso na Itália e na União Europeia**. Tese (Doutorado em Ciência Jurídica), Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, Itajaí, 2014. Disponível em: <<http://siaibib01.univali.br/pdf/carla%20piffer.pdf>>. Acesso em: 22 ago 2022.

Sumário

RESUMO.....	17
ABSTRACT.....	19
INTRODUÇÃO.....	20
CAPÍTULO 1.....	26
A ECONOMIA COMPARTILHADA E AS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVOS DE SMARTPHONES.....	26
1.1 A INFLUÊNCIA RECÍPROCA ENTRE GLOBALIZAÇÃO E ECONOMIA COMPARTILHADA.....	26
1.2 COMO SURTIU A ECONOMIA COMPARTILHADA.....	32
1.3 A ECONOMIA COMPARTILHADA COMO INOVAÇÃO DISRUPTIVA.....	40
1.4 OS IMPACTOS POSITIVOS OBSERVADOS EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE COMPARTILHADO.....	48
CAPÍTULO 2.....	52
A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA.....	52
2.1 DA LEI FEDERAL Nº 12.587/2012 ALTERADA PELA LEI Nº 13.640/2018.....	52
2.2 A CONSTITUCIONALIDADE DA LEI MUNICIPAL Nº 717/2018 DE PORTO VELHO/RO.....	57
2.3 OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS APLICÁVEIS AO TRANSPORTE COMPARTILHADO.....	67
2.4 O TRANSPORTE COMPARTILHADO E OS DIREITOS TRABALHISTAS DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS.....	71
CAPÍTULO 3.....	80
A NECESSIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE COMPARTILHADO EM ÂMBITO NACIONAL E TRANSNACIONAL.....	80
3.1 OS IMPACTOS NEGATIVOS OBSERVADOS EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE COMPARTILHADO.....	80
3.2 A DIFICULDADE EM SE TRIBUTAR OS NEGÓCIOS DIGITAIS.....	90
3.3 COMO OCORRE A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE COMPARTILHADO EM OUTROS PAÍSES.....	93
3.4 PROPOSTAS E RECOMENDAÇÕES.....	96
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	104
REFERÊNCIA DAS FONTES CITADAS.....	110

RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo geral analisar o surgimento da economia compartilhada e a constitucionalidade das tentativas de regulamentação do serviço de transporte privado de passageiros. A pioneira Uber surgiu nos EUA, como uma pequena startup e, sob os influxos da globalização e da transnacionalidade, expandiu sua operação mundialmente. No Brasil, o tema de repercussão geral nº 967 do STF se baseou nos princípios da livre iniciativa e livre concorrência para declarar inconstitucionais as leis que tentaram regulamentar o serviço em âmbito municipal, como ocorreu com a Lei Municipal nº 717/2018, do Município de Porto Velho. O serviço de compartilhamento do veículo unipessoal foi visto como uma inovação disruptiva, que contribuiria com a sustentabilidade e a mobilidade urbana, inaugurando a era do acesso. Entretanto, esse ideal foi suplantado pelos valores do capitalismo tradicional, privilegiando o lucro. A criação de novos postos de trabalho foi vista como uma solução para o desemprego, mas o não reconhecimento da natureza trabalhista do vínculo por tribunais pátrios, ocasionou a precarização das condições de trabalho. A diversificação da oferta de transporte acirrou a competitividade do setor, com melhoria de qualidade e preço, porém, se estabeleceu uma concorrência direta com o serviço regulado de táxi. Verificou-se que os mecanismos de checagem de antecedentes, disponibilizados pela plataforma, não eram suficientes para garantir a segurança dos consumidores. A Uber, inicialmente, tentou se eximir de qualquer responsabilidade, porém, em vista da perda de valor da marca, adotou novos valores institucionais e realizou campanha reconhecendo os direitos dos consumidores e das minorias. No Brasil, verificou-se a influência de lobby que culminou com a promulgação das Leis Federais nº 12.587/2012 e 13.640/2018 e a dificuldade em se tributar os negócios digitais. Traçou-se um comparativo sobre a abordagem da economia compartilhada em outros países, propondo-se, ao final, a criação de normas de direito transnacional, capazes de uniformizar os entendimentos sobre a regulamentação da atuação dessas empresas no mundo. O referencial teórico se baseou nas obras de Schumpeter, Christensen e Bostman & Rogers. Como linha de pesquisa utilizou-se o Constitucionalismo e a Produção do Direito. O método é indutivo, por meio da pesquisa bibliográfica qualitativa, pela via eletrônica e impressa, seguindo os preceitos de Pasold²⁴.

24 PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: Teoria e Prática**. 14.ed. Florianópolis: EMais, 2018.

Palavras-chave: Economia compartilhada; Transporte privado de passageiros; Globalização; Transnacionalidade; Uber.

ABSTRACT

The present work had as general objective to analyze the emergence of the shared economy and the constitutionality of the attempts to regulate the private passenger transport service. The pioneer Uber emerged in the US as a small startup and, under the influxes of globalization and transnationality, expanded its operation worldwide. In Brazil, the issue of general repercussion nº 967 of the STF was based on the principles of free initiative and free competition to declare unconstitutional the laws that tried to regulate the service at the municipal level, as occurred with Municipal Law nº 717/2018, of the Municipality of Porto Velho. The one-person car-sharing service was seen as a disruptive innovation that would contribute to sustainability and urban mobility, ushering in the era of access. However, this ideal was supplanted by the values of traditional capitalism, privileging profit. The creation of new jobs was seen as a solution to unemployment, but the non-recognition of the labor nature of the bond by national courts, caused the precariousness of working conditions. The diversification of the transport offer intensified the competitiveness of the sector, with an improvement in quality and price, however, direct competition was established with the regulated taxi service. It was found that the background check mechanisms provided by the platform were not sufficient to guarantee the safety of consumers. Uber initially tried to exempt itself from any responsibility, however, in view of the loss of brand value, it adopted new institutional values and carried out a campaign recognizing the rights of consumers and minorities. In Brazil, there was the influence of lobbying that culminated in the enactment of Federal Laws nº 12.587/2012 and 13.640/2018 and the difficulty in taxing digital businesses. A comparison was made on the approach of the shared economy in other countries, proposing, in the end, the creation of transnational law norms, capable of standardizing the understandings on the regulation of the performance of these companies in the world. The theoretical framework was based on the works of Schumpeter, Christensen and Bostman & Rogers. As a line of research, Constitutionalism and the Production of Law were used. The method is inductive, through qualitative bibliographic research, by electronic and printed means, following the precepts of Pasold¹.

Keywords: Sharing economy; Private passenger transport; Globalization; Transnationality; Uber.

INTRODUÇÃO

O objetivo institucional da presente Dissertação é a obtenção do título de Mestre em Ciência Jurídica, pelo Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica, do Mestrado Interinstitucional da Faculdade Católica de Rondônia, em convênio com a Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI.

A Dissertação está inserida na linha de pesquisa relacionada ao Constitucionalismo e à Produção do Direito. O Mestrado realizou-se através de bolsa integral, patrocinada pelo Ministério Público do Estado de Rondônia, através de processo seletivo.

Fundada em 2009, por Garret Camp e Travis Kalanick, em São Francisco/EUA, a *startup* de tecnologia *Uber Technologies Inc.* criou um serviço de transporte privado de passageiros, com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana, por meio do que se denominou *e-hailing* (ato de solicitar um serviço através de um dispositivo eletrônico móvel).

Em curto espaço de tempo, essa empresa pioneira se transformou numa multinacional bilionária, que atua em mais de 78 países, o que desafiou o serviço antiquado de táxi e as tentativas de regulação. Por ser um dos maiores expoentes da economia de compartilhamento no mundo, a empresa tem sido objeto de estudo por especialistas de diversas áreas do conhecimento, o que resultou em uma vasta quantidade de dados e referenciais teóricos prévios disponíveis, razão pela qual será também objeto de estudo eleito neste trabalho.

Durante todo o trabalho, foram citados trechos do livro “A Guerra pela Uber”, para ilustrar como a empresa precursora da economia compartilhada surgiu e qual era sua política institucional sobre vários problemas abordados, como inovação, globalização, concorrência, competitividade, fuga regulatória e as infrações praticadas por seus motoristas parceiros.

O autor da obra citada é Mike Isaac, jornalista do *The New York Times*, que foi premiado nos EUA por sua vasta cobertura sobre economia e negócios,

escrevendo sobre as *startups* que se tornaram gigantes da tecnologia no Vale do Silício/EUA, as Big Techs, que estão revolucionando o mundo, como a Uber, o Facebook, o Google, a AirBnb e tantas outras.

Segundo o autor, o conteúdo do livro foi escrito com base em centenas de entrevistas, com mais de duzentas pessoas, ao longo de cinco anos, além da revisão de centenas de documentos sobre a Uber. Todos os fatos e relatos foram baseados em informações extraídas de fontes primárias e secundárias ou de gravações de áudio e vídeo, transcrições, e-mails e mensagens de texto, aos quais o autor teve acesso.

O objetivo geral e científico do presente trabalho é compreender o fenômeno da economia compartilhada, no seguimento de transporte privado de passageiros e abordar sua juridicidade, em relação aos princípios constitucionais que foram aplicados pelos tribunais pátrios, discorrendo, ainda, sobre a conceituação do serviço pela Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana e sobre as tentativas de regulamentação por leis municipais, em especial a Lei Complementar nº 717/2018, do Município de Porto Velho, que serviu de ponto de partida para a pesquisa.

A economia compartilhada foi escolhida como tema da presente dissertação porque se caracteriza como uma inovação disruptiva que está revolucionando os mercados e a forma como as pessoas consomem, trabalham e se locomovem nas cidades, gerando impactos positivos e negativos. Observou-se a dificuldade em se tributar os negócios digitais, fazendo-se necessária uma reflexão sobre a possibilidade de regulamentação, em âmbito nacional e transnacional, desses serviços desterritorializados prestados pelas Big Techs, que são as grandes empresas da tecnologia da informação.

O problema central da pesquisa se refere à indagação quanto a necessidade de regulamentação que deve haver em relação ao transporte compartilhado, de modo que não sufoque a inovação, mas que também garanta os direitos de trabalhadores e consumidores, bem como, a livre concorrência.

Como objetivos específicos buscou-se evidenciar: 1) como surgiu a economia compartilhada, caracterizando-se como inovação disruptiva, que gerou impactos positivos e se beneficiou da globalização e da transnacionalidade; 2) as tentativas de regulamentação do serviço de transporte privado de passageiros, através da Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana e das leis municipais, em especial da Lei Complementar nº 717/2018, do Município de Porto Velho, bem como, as decisões dos tribunais pátrios sobre o tema, à luz dos princípios constitucionais e do direito do trabalho; 3) a necessidade de regulamentação do transporte compartilhado, em âmbito nacional e transnacional, com base em precedentes de outros países, visando mitigar os impactos negativos observados, em detrimento de consumidores, trabalhadores e do próprio mercado.

O referencial teórico foi estruturado com base na obra de Joseph Schumpeter, que tratou da destruição criativa; nos estudos de Clayton Christensen, que cunhou o termo inovação disruptiva e em Botsman e Rogers, que trouxeram o conceito de economia compartilhada. É nesse universo que a pesquisa é desenvolvida, restando assim caracterizada a sua relevância social e contribuição para a Ciência Jurídica.

Para a pesquisa foram levantadas as seguintes hipóteses:

a) Hipótese 1: o serviço de transporte compartilhado é uma inovação disruptiva que contribuiu para melhorar a mobilidade urbana e a sustentabilidade, impactando positivamente o mercado preestabelecido, por diversificar a oferta do serviço de transporte privado de passageiros, com melhor qualidade e preço para o consumidor, além de gerar renda e emprego para uma parcela da população que se encontrava ociosa;

b) Hipótese 2: as empresas de economia compartilhada, que prestam serviços de transporte privado de passageiros, surgiram nos influxos da globalização, relativizando a soberania estatal, estabelecendo uma concorrência desleal com o serviço de táxi, além de não observarem a legislação vigente, quanto à regulamentação do transporte privado de passageiros, aos direitos trabalhistas e dos consumidores;

c) Hipótese 3: as Leis Municipais que tentaram regulamentar o transporte compartilhado não são inconstitucionais, uma vez que os Municípios possuem competência residual para legislar sobre trânsito e transporte em âmbito local, bem como, pelo fato de que os princípios constitucionais da livre concorrência e da livre iniciativa também servem para prevenir práticas anticoncorrenciais, devendo haver harmonia com os demais princípios constitucionais, em especial, os princípios da defesa do consumidor e do valor social do trabalho.

Os resultados do trabalho de exame das hipóteses estão expostos na presente Dissertação, de forma sintetizada, como segue:

No Capítulo 1 buscou-se evidenciar a influência recíproca entre globalização e transnacionalidade e a contribuição desses dois fenômenos para o surgimento da economia compartilhada, a qual foi conceituada como uma inovação disruptiva.

Em seguida, buscou-se evidenciar os seus impactos positivos, relacionados à diversificação da oferta de transporte, trazendo maior competitividade ao setor, devido à quebra do monopólio dos táxis, bem como a percepção dos consumidores de que houve melhoria na qualidade do serviço em itens como pontualidade e redução dos preços das corridas.

Observou-se que houve uma mudança comportamental dos consumidores que integram a nova geração dos *millenials*, os quais adotaram hábitos de consumo mais sustentáveis e minimalistas, que contribuem com o decréscimo da produção e do consumo de itens novos, além de contribuir para a mobilidade urbana das grandes cidades, devido a redução da quantidade de veículos nas ruas, o que é a proposta inicial da economia compartilhada.

O Capítulo 2 traz a análise da Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Lei Federal nº 13.640/2018, que alterou a primeira, conceituando o transporte compartilhado como sendo privado, diferenciando-o do serviço de táxi, de natureza pública.

Em estudo de caso, colacionou-se a Lei Complementar nº 717/2018, do

Município de Porto Velho/Rondônia, que buscou regulamentar a atividade do âmbito local e que foi declarada inconstitucional, em parte, pelo Tribunal de Justiça de Rondônia.

Analisou-se o resultado do julgamento do tema de repercussão geral nº 967, pelo Supremo Tribunal Federal, buscando sopesar os princípios constitucionais de mesma hierarquia, que são aplicáveis à economia compartilhada: de um lado, os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e de outro, os princípios da defesa do consumidor e do valor social do trabalho. Na seara trabalhista, observou-se uma alternância de entendimentos, favoráveis e contrários ao reconhecimento do vínculo empregatício entre as empresas de transporte compartilhado e seus motoristas parceiros.

O Capítulo 3 dedicou-se em ressaltar os impactos negativos do transporte compartilhado como as práticas anticoncorrenciais em relação ao setor regulado de táxi; o *lobby* das grandes empresas transnacionais do setor sobre os governos dos países onde se instalam; a dificuldade encontrada pelo poder público em tributar os negócios digitais; a falta de garantia de que a prestação do serviço de transporte ocorrerá com qualidade e segurança ao consumidor; a flexibilização dos critérios de seleção dos candidatos a motorista de aplicativo na plataforma, que privilegia a celeridade e deixa a desejar quanto a checagem dos antecedentes criminais; os frequentes relatos de crimes praticados pelos motoristas parceiros, em especial, os de violência sexual contra mulheres; a mudança da política institucional da empresa Uber, que inicialmente tentou se esquivar de qualquer responsabilidade por danos a terceiros e, após a perda de mercado e de capital, lançou uma campanha para melhorar a imagem da marca junto aos consumidores.

Por fim, buscou-se traçar um comparativo das tentativas de regulação do transporte compartilhado no Brasil, com a abordagem do tema em outros países. Observou-se que na maioria dos países o transporte compartilhado é aceito com restrições da regulação. Concluiu-se o trabalho com propostas e recomendações, no sentido de haver uma regulação mínima do transporte compartilhado, em âmbito nacional e transnacional, que assegure os direitos fundamentais dos mais vulneráveis: trabalhadores e consumidores.

O presente Relatório de Pesquisa se encerra com as Considerações Finais, onde são apresentados os aspectos destacados na Dissertação e os resultados do trabalho de exame das hipóteses elencadas, de forma sintetizada, seguidos das reflexões sobre o tema e do incentivo à continuidade dos estudos.

O Método utilizado na fase de Investigação foi o indutivo; na fase de Tratamento dos Dados foi utilizado o método Cartesiano e, após o resultado das análises, no Relatório da Pesquisa foi empregado o Método de base lógica indutiva, de abordagem descritiva, com aportes analíticos e prescritivos. A pesquisa é qualitativa, baseada em revisão bibliográfica, com análise da legislação e compilação de casos de interesse, onde foram utilizadas as técnicas da categoria, do conceito operacional e do fichamento, seguindo os preceitos de Pasold²⁵.

Buscou-se, em fontes primárias e secundárias, os conceitos operacionais de inovação disruptiva, economia compartilhada, globalização, transnacionalidade, livre concorrência, livre iniciativa, defesa do consumidor, valor social do trabalho, dentre outros, que constam no glossário inicial. As fontes de consulta foram a jurisprudência, a legislação brasileira, além de obras publicadas: teses, dissertações, periódicos e artigos sobre o tema, pela via eletrônica e impressa.

25 PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: Teoria e Prática**. 14.ed. Florianópolis: EMais, 2018.

CAPÍTULO 1

A ECONOMIA COMPARTILHADA E AS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVOS DE SMARTPHONES

1.1 A INFLUÊNCIA RECÍPROCA ENTRE GLOBALIZAÇÃO E ECONOMIA COMPARTILHADA

Após a queda do Muro de Berlim, o mundo adentrou na era pós-moderna, marcada pela velocidade, com a extrema valorização do tempo, da comunicação e da informação nas relações humanas. O encolhimento do mundo ocorreu através de um processo que Harvey denominou de “compressão do espaço-tempo” ocasionado pelas novas tecnologias da informação.²⁶

A Revolução Tecnológica, ocorrida entre as décadas de 60 a 90, foi tão importante quanto a Revolução Industrial do século passado, razão pela qual foi denominada pelos economistas de Terceira Revolução Industrial. O novo modo informacional de desenvolvimento gerou a descontinuidade na base material da economia, focada na propriedade dos meios de produção, marcando a passagem do industrialismo para o informacionalismo, onde a economia informacional global e a sociedade informacional prosperam²⁷.

Esse fenômeno facilitou o processo de globalização, na chamada “internet sem nação”: uma jurisdição universal onde tempo, espaço e geografia não têm importância. Nela, as grandes empresas transnacionais transitam livremente, promovendo o “livre comércio por outros meios”, que expande suas operações em diversos países, na medida em que o capital se tornou extraterritorial e volátil²⁸.

26 RATES, Alexandre Waltrick *et al.* **Transnacionalidade e sustentabilidade: dificuldades e possibilidades em transformação**. Carla Piffer, Guilherme Ribeiro Baldan e Paulo Márcio Cruz (orgs.). Porto Velho: Emeron, 2018, E-Book. p. 60.

27 RIBEIRO, Gustavo Lins. **A Condição da Transnacionalidade**. Série Antropologia, Brasília, v. 223, p.1-34, 1997.p.9.

28 BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge

Assim, o desenvolvimento tecnológico impulsionou as empresas de tecnologia de comunicação em rede, dentre as quais se encontram as de economia compartilhada, que se beneficiaram da velocidade e da simultaneidade da internet. Nela, o mundo foi reorganizado como uma entidade menor e mais integrada, numa teia global que facilita e energiza a mistura hipercomplexa de pessoas, capital e informações²⁹.

Com isso, a moderna realidade dos serviços de *cloud* pulverizou os conceitos de nacionalidade e territorialidade³⁰. Graças à internet, que intensificou esse processo de globalização, o capitalismo como influência globalizante fundamental conseguiu adentrar nos países soberanos com seu modelo neoliberal.³¹

Ressalte-se que o neoliberalismo não é mera continuidade doutrinária do liberalismo clássico, mas uma doutrina política, econômica e social que vai além, pois reage contra o intervencionismo do Estado de bem-estar social, favorecendo o livre mercado.

Segundo preceitua o neoliberalismo, toda tentativa de substituir as leis do mercado por normas feitas por agências reguladoras estatais, por exemplo, resultará em escassez e freio ao desenvolvimento econômico. A doutrina neoliberal entende que é preciso um Estado menos intervencionista ou que intervenha somente em prol do mercado, ainda que disso resulte a precarização das condições de trabalho e consumo. Houve a transferência para o indivíduo de todos os ônus e riscos da atividade econômica, através da máxima “seu sucesso só depende de você”, no que se denominou “neopreendedorismo”³², diminuindo as proteções sociais.

Zahar Editora, 2001, p. 19.

29 RIBEIRO, Gustavo Lins. **A Condição da Transnacionalidade**. p. 9.

30 REGO, Ana Torres *et al.* **Interconstitucionalidade: Democracia e Cidadania de Direitos na Sociedade Mundial** – Atualização e Perspectivas - Vol. II. Coordenação Científica: Alessandra Silveira. Edição: Centro de Estudos da União Européia. Escola de Direito da Universidade do Minho. UNIO/CONPEDI. Braga, abril de 2018. E-book. p. 120.

31 GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Tradução Raul Fiker. São Paulo: Editora UNESP, 1991, p. 64.

32 ANTUNES, Ricardo. FIGUEIRAS, Vitor. **Plataformas Digitais, Uberização do Trabalho e Regulação no Capitalismo Contemporâneo**. In: Revista da Escola Judicial do Tribunal Regional do Trabalho (Região, 22) – v. 1, n. 1 (2019-). Teresina: Tribunal Regional do Trabalho da 22ª Região. Ejud22, 2019-. Anual. v.2, n. 2. 2021. Edição Comemorativa dos 80 Anos da Justiça do Trabalho. ISSN 2674-6700. p. 63.

A globalização, por sua vez, é mais do que a difusão das instituições ocidentais através do mundo, onde outras culturas são esmagadas. Ela reconfigurou a economia mundial, introduzindo novas formas de interdependência, intensificando as relações sociais e comerciais em escala mundial, de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa³³.

O fenômeno intensifica as relações de troca e de trânsito, de informações, mercadorias e capital, evidenciando o seu alcance para além das fronteiras nacionais, com a expansão massificada do turismo, da cultura e das telecomunicações³⁴. Internacionalização, mundialização, transnacionalização, sistemas mundiais e fábrica global são algumas das metáforas utilizadas para justificar o papel desempenhado pela globalização nos dias atuais, evidenciando que o globo terrestre não é mais apenas uma figura astronômica³⁵. Todo o globo opera em uma economia capitalista mundial, que se traduz em um mercado único, em que reina o princípio da maximização do lucro³⁶.

Com a globalização, houve a subordinação do Estado Constitucional Moderno às decisões adotadas nos circuitos econômicos, formados pelos mercados financeiros³⁷. Essa nova esfera de poder atua como garantidora dos interesses das grandes empresas transnacionais, em detrimento dos interesses locais de consumidores e trabalhadores. O sistema jurídico foi transformado numa esfera técnica, aparentemente despolitizada, que assume a função de reduzir os ruídos capazes de impedir o utópico custo zero da transação comercial.³⁸

33 GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. p. 60 e 153.

34 RATES, Alexandre Waltrick *et al.* **Transnacionalidade e sustentabilidade: dificuldades e possibilidades em transformação**. p. 76-77.

35 CRUZ, Paulo Márcio. PIFFER, Carla. **Transnacionalidade, Migrações Transnacionais e os Direitos dos Trabalhadores Migrantes**. Revista do Direito. Santa Cruz do Sul, v. 3, n. 53, p. 51-66, set/dez. 2017. p. 52.

36 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 68.

37 LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade**. Itajaí: Univali, 2020, v. 1, p. 136.

38 CRUZ, Paulo Márcio. STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade**. Curitiba: Juruá, 2009. p. 86-88.

A economia de atuação global enterra os fundamentos do Estado e da economia nacional. E assim entra em curso uma subpolitização, de dimensões impensadas e consequências imprevisíveis. Trata-se da liberação das amarras do Estado de bem-estar social.³⁹

Para Beck⁴⁰, a sociedade mundial tomou uma nova forma, que relativiza e interfere na atuação do Estado nacional, conectando entre si localidades distantes, à revelia das fronteiras territoriais, estabelecendo novos círculos sociais, redes de comunicação, relações de mercado e formas de convivência.

Assim, a intensificação das relações comerciais desses emergentes sujeitos, no palco externo, desencadeou uma rede de interação caracterizada pelo transpasse estatal (transnacional) e não mais pela relação ponto a ponto entre (inter) os estados (internacional)⁴¹.

Nesse contexto, marcado pela fragilização estatal e por outras formas de poder, é que emerge a transnacionalização, um fenômeno reflexivo da globalização, evidenciado pela desterritorialização dos relacionamentos políticos/sociais, fomentado pelo sistema econômico capitalista, que articula o ordenamento jurídico mundial à margem das soberanias dos Estados⁴².

Um dos primeiros autores a se utilizar do termo transnacionalidade foi Philip Jessup, em sua obra denominada **Transnational Law**, em 1965, na Universidade de Yale. O professor observou que a comunidade mundial estava criando laços cada vez mais complexos, razão pela qual a expressão Direito Internacional se encontrava defasada em face da realidade dos problemas aplicáveis à comunidade mundial inter-relacionada. Por isso, cunhou a expressão Direito Transnacional, para abarcar todas as normas que regulassem atos ou fatos

39 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 15.

40 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 18.

41 STELZER, Joana. **O Fenômeno da Transnacionalização da Dimensão Jurídica**. p. 12-16. In: CRUZ, Paulo Márcio. STELZER, Joana (orgs.). **Direito e Transnacionalidade**. Paulo Márcio Cruz, Joana Stelzer (orgs.). Curitiba: Juruá, 2009. p. 07.

42 STELZER, Joana. O Fenômeno da Transnacionalização da Dimensão Jurídica. In: CRUZ, Paulo Márcio; STELZER, Joana (orgs.). **Direito e Transnacionalidade**. Curitiba: Juruá, 2009. p. 07.

que transcendessem fronteiras nacionais, ou seja, um emaranhado de relações à margem da capacidade regulatória e de intervenção do Estado Constitucional Moderno⁴³.

Em um mundo sem soberania plena, os Estados são obrigados a se comportar como atores entre os demais atores na sociedade do mundo⁴⁴. A transição do Estado nacional para a era transnacional evidencia a reconfiguração do sistema político, com a substituição do poder central dos Estados nacionais por uma distribuição policêntrica de poder, na qual uma grande diversidade de atores transnacionais e nacionais cooperam e concorrem entre si: companhias transnacionais, Greenpeace, Anistia Internacional, Banco Mundial, OTAN, União Europeia, Mercosul, OCDE, etc⁴⁵.

Tais organizações transnacionais dominam a cena política mundial, capturando as legislações nacionais, condicionando-as aos seus interesses privados, em nome das exigências do mercado e do desenvolvimento econômico⁴⁶.

Assim, a globalização econômica ocasionou a dissolução das promessas da modernidade, uma vez que o capitalismo é atualmente o grande gerador de desemprego. Os lucros sobem e os empregos somem⁴⁷. Empresas transnacionais superam a si próprias com taxas recordes de lucratividade e de corte expressivo de postos de trabalho⁴⁸. Com isso, cai por terra a histórica aliança entre economia de mercado, Estado do bem-estar social e democracia, que legitimou e integrou, até o presente momento, o modelo ocidental e o projeto de Estado nacional para a

43 JESSUP, Philip C. **Direito Transnacional**. Tradução de Carlos Ramires Pinheiro da Silva. São Paulo: Fundo de Cultura, 1965, p. 12.

44 JUNIOR, Airto Chaves et, al. **Interfaces entre direito e transnacionalidade** [recurso eletrônico]/Airto Chaves Junior ... [et. al.]; organizadores, Heloíse Siqueira Garcia, Paulo Márcio Cruz – Itajaí: UNIVALI: AICTS, 2020. p. 39. Disponível em: <<https://www.univali.br/ppcj/ebook/váriosautores>>. Acesso em 22 ago 2022.

45 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 72.

46 OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012. p. 19.

47 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 19.

48 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 21.

modernidade⁴⁹.

O que torna a globalização irreversível? Para Beck, é a ampliação geográfica e crescente interação do comércio internacional, a conexão global dos mercados financeiros e o crescimento do poder das companhias transnacionais; a ininterrupta revolução dos meios tecnológicos de informação e comunicação; a exigência universalmente imposta dos direitos humanos; as correntes icônicas da indústria cultural global; a política mundial com atores transnacionais (companhias, organizações não-governamentais, uniões nacionais); a questão da pobreza mundial; a destruição ambiental mundial e os conflitos transculturais localizados⁵⁰.

Nesse viés, as Big Techs, que são as grandes empresas de tecnologia da informação (*Google, Uber, AirBnb, Instagram, Twitter, Facebook e Telegram*), dentre as quais se encontram algumas de economia compartilhada, possuem capital social avaliado em valores superiores ao PIB (produto interno bruto) de muitos países.

Atualmente, entre as primeiras cem economias mundiais se encontram 53 empresas multi – ou trans – nacionais, que possuem faturamento mais significativo que o PIB de 150 Nações do mundo⁵¹. Essas empresas se difundiram pelo mundo graças à globalização, prestando serviços que se tornaram essenciais aos cidadãos: comunicação, transporte, etc. Elas assumem funções de tal magnitude que chegam a ser, nesta perspectiva, concorrentes com os Estados-Nação, influenciando na produção normativa e nas decisões políticas.

Portanto, embora as empresas transnacionais tenham contribuído no impulsionamento da globalização, revelando um fenômeno reflexivo de influência recíproca, nem sempre sua atuação é benéfica à sociedade.

Ao contrário do que sucede com os governos que defendem o bem-estar

49 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 25-26.

50 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 30-31.

51 MATTEI, Ugo; NADER, Laura. Il saccheggio. **Regime di legalità e trasformazioni globali**. Milano: Bruno Mondadori, 2010. In: OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012. p. 19.

de todos, as Big Techs visam primordialmente os seus próprios interesses privados: o lucro e a expansão de seus negócios em escala global, cuidando para que normas regulatórias não impeçam seu crescimento⁵².

Assim, vale reproduzir o questionamento de Beck: quem garantirá os direitos humanos em um mundo globalizado, pós-Estado nacional?⁵³

1.2 COMO SURTIU A ECONOMIA COMPARTILHADA

O ato de compartilhar é tão antigo quanto a própria evolução do homem, caracterizando uma ação em que as pessoas trocam entre si bens, serviços e informações. Contudo, se no passado as trocas tinham como característica a não onerosidade e alguma pessoalidade, agora a prática tem ganhado novos contornos, decorrentes do novo modelo econômico/produtivo mundial e do uso dos recursos tecnológicos disponíveis.⁵⁴

Nesse contexto surgiu o mercado da partilha, em que tudo pode ser alugado ou emprestado, abrangendo vários nichos de mercado: transporte, hospedagem, músicas, livros, filmes etc. No presente trabalho, será abordado o compartilhamento de transporte individual de passageiros, que surgiu com a carona, que é uma das formas de compartilhamento mais comuns na nossa cultura, onde pessoas próximas, com rotas e horários similares, se organizam, fazem agendas e as modificam, como convier, para o ir e vir diário, em carros compartilhados. Graças à internet, que possibilitou o compartilhamento com desconhecidos, houve o rompimento dos laços de pessoalidade na escolha dos compartilhadores, o que deu lugar a um novo modelo de negócios, impessoal e lucrativo⁵⁵.

52 REGO, Ana Torres *et al.* **Interconstitucionalidade: Democracia e Cidadania de Direitos na Sociedade Mundial – Atualização e Perspectivas - Vol. II.** p. 119.

53 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização.** Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 38.

54 TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil:** Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. p. 14-15.

55 VALENTE, Eduardo. Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento. p. 216. *In:* LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana.* *In:* GARCIA, Heloíse Siqueira. GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). **Diálogos de Socioambientalismo, Sustentabilidade, Governança e Justiça Ambiental.** Itajaí: Univali, 2021, 1 ed., p. 207-217.

A economia compartilhada foi denominada por Sudararajan⁵⁶ de “capitalismo baseado em multidões”; por Botsman e Rogers⁵⁷ de “consumo colaborativo” e por Gansky⁵⁸ de “malha ou *Mesh*”, em que a internet proporciona o acesso a bens/serviços, com a melhor alocação de recursos, o que permite o seu uso mais eficiente e a conseqüente diminuição da pressão para produção de itens novos.

Enquanto a definição de Sundararajan⁵⁹ foca no aspecto capitalista; a de Botsman & Rogers⁶⁰ ressalta os padrões de consumo. Já a perspectiva de Gansky está focada no poder das tecnologias digitais, pois foi a partir dos estímulos oferecidos pela internet que os indivíduos passaram a reinventar as formas de realizar trocas, satisfazendo assim suas necessidades e desejos de forma sustentável e com menor custo⁶¹.

Segundo Botsman & Rogers, a economia colaborativa ou compartilhada representa um movimento transformador, que abandona o hiperconsumismo, focado na propriedade dos bens, propondo um novo modelo: o consumo colaborativo, que é definido pelo acesso ao bem. As pessoas não querem mais adquirir um produto em si, mas sim o que ele proporciona, fazendo com que a posse perca significância para o uso, ou seja, o produto foi substituído por um serviço⁶².

O surgimento da economia compartilhada decorreu de um contexto

56 SUNDARARAJAN, A. The sharing economy: the end of employment and the reise of crowd-based capitalism. Cambridge, **The MIT Press**, 2016, p. 15.

57 BOTSMAN, Rogers. O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o mundo. Porto Alegre: Bookman Editora. *In*: NOGAMI. Vitor Koki da Costa. Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa.

58 GANSKY, I. The mesh: Why the future of business is sharing. Portfolio Penguin: New York, 2010.

59 SUNDARARAJAN, A. The sharing economy: the end of employment and the reise of crowd-based capitalism. p. 16.

60 BOTSMAN, Rogers. O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o mundo. Porto Alegre: Bookman Editora. *In*: NOGAMI. Vitor Koki da Costa. Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa.

61 GANSKY, I. *The mesh: Why the future of business is sharing*.

62 BOTSMAN, Rogers. O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o mundo. Porto Alegre: Bookman Editora. *In*: NOGAMI. Vitor Koki da Costa. Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa.

estrutural que envolveu quatro condições fundamentais.

A primeira delas foi a crise econômica global, iniciada em 2008, com o rompimento da bolha imobiliária, nos Estados Unidos da América, que ocasionou altos níveis de desemprego e subemprego em todo o mundo, transformando as pessoas em empreendedoras de seus próprios bens, fazendo rodar ativos antes subutilizados, os veículos particulares ociosos, o que aproximou os indivíduos e reduziu o custo das transações⁶³.

Bauman previu esse cenário, ainda em 2001, quando escreveu sua obra *Modernidade Líquida*, ao afirmar que o desemprego, nos países prósperos, se tornaria estrutural, pois, para cada nova vaga, há alguns empregos que desaparecem e, simplesmente, não haverá empregos suficientes para todos. O progresso tecnológico traz consigo cada vez menos empregos formais⁶⁴.

A crise reacendeu o debate sobre o modelo de consumo vigente: enquanto um grupo de especialistas pregava o fim do consumismo, outro defendia a volta do consumo para estimular o desenvolvimento econômico. O compartilhamento de bens foi a solução, por oferecer uma alternativa de consumo mais engajada com a sustentabilidade, ao mesmo tempo que era uma forma de gerar renda para parcela da população desocupada.

Assim, a economia do compartilhamento é entendida como uma nova etapa no processo de desenvolvimento econômico, simbolizada pela superação da lógica do consumo de massa e acúmulo de bens, por um momento em que o mercado passa a privilegiar novas formas de acesso a bens e serviços, através de sua redistribuição, compartilhamento e aproveitamento de suas capacidades excedentes⁶⁵.

63 LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. In: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade**. Itajaí: Univali, 2020, v. 1, p. 138.

64 BAUMAN, Zygmunt, 1925. **Modernidade Líquida**.

65 TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros**. p. 16-17 e 22.

O compartilhamento de veículos ociosos no transporte compartilhado tornou-se, portanto, uma oportunidade de trabalho e renda para milhares de cidadãos que se encontravam desempregados e que passaram a atuar como motoristas de aplicativos.

A segunda condição foi a preocupação com as questões ambientais relacionadas à sustentabilidade, o que fomentou o consumo colaborativo, diferente do modelo econômico anterior, que levava ao consumo exacerbado de bens duráveis, à obsolescência programada e ao desperdício⁶⁶.

Trata-se de uma oportunidade de se aproveitar bens subutilizados, através da permissão de acesso *online*, para uma determinada comunidade, formada pela interação e confiança, com o seu consequente compartilhamento⁶⁷.

A economia compartilhada foi uma solução para as disfunções do capitalismo, baseado na propriedade dos meios de produção.

A Uber, por exemplo, é uma empresa do ramo de transporte de passageiros, mas que não possui nenhum veículo próprio em sua frota. A empresa atua numa categoria de negócios denominada *marketplace*, em que não produz, nem vende novos produtos, mas apenas concilia os desejos e aproxima as demandas de consumidores e fornecedores, levando a sua parte do lucro como mero intermediário⁶⁸.

Os entusiastas da economia compartilhada defendem que, enquanto o sistema capitalista tradicional degrada o meio ambiente, compromete financeiramente empresas e incentiva o espírito individualista, a economia compartilhada tem como premissa a redução do consumismo, a desaceleração da produção exagerada de bens e o estímulo à colaboração entre indivíduos, para efetuarem trocas, baseadas na confiança e no bom convívio social⁶⁹.

66 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 97.

67 NORONHA, M. A., 2017. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade**. p. 139.

68 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 97.

69 NOGAMI. Vitor Koki da Costa. *Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia*

Após a popularização dos aplicativos de transporte de passageiros, muitas pessoas têm optado por não possuir um veículo próprio, utilizando o serviço para sua locomoção nas cidades. Esse é o caso dos jovens *millennials*⁷⁰, a geração que viveu a transição do mundo analógico para o digital e que corresponde a uma boa parcela da população economicamente ativa e a potenciais consumidores. Eles adotam estilo de vida minimalista⁷¹, optam por pagar pelo usufruto de um bem, em vez de adquiri-lo como sua propriedade, marcando a mudança da era da propriedade para a era do acesso. Essa é a forma como os jovens estão encarando o capitalismo no século XXI, seja por necessidade ou opção pessoal, adotando o consumo colaborativo, que corresponde a um estilo de vida, onde o menos é mais, onde desfrutar é mais relevante do que ter⁷².

Seguindo essa tendência, o automóvel é um bem que ficou menos atraente para o jovem adulto, especialmente nas cidades congestionadas. Com a popularização dos aplicativos de transporte, o usuário pode pedir uma corrida, enquanto termina o café da manhã. E, para quem ainda precisa de um carro, já existe o serviço de assinatura, que é a locação feita diretamente com as montadoras. As vantagens incluem não ter custos com IPVA, licenciamento anual, manutenções e seguros⁷³.

Atualmente, ter riqueza não significa mais acumular bens materiais. A economia compartilhada proporcionou uma mudança de paradigma, relacionada à forma como consumimos, ao padrão de consumo. As pessoas passaram a dissociar

Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa. p. 14.

70CARVALHO, Nathália Cristina Oliveira de. **Millennials**: quem são e o que anseiam os jovens da geração y. Rio de Janeiro, 2017, 45 p. Universidade Federal do Rio de Janeiro. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. p. 207-217.

71 LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. p. 213.

72 VALENTE, Eduardo. Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento. p. 216. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. p. 207-217.

73BRITO, Sabrina. Menos é mais: por necessidade ou opção, o jovem adulto abraça uma ideia transformadora: desfrutar pode ser melhor que possuir. Veja. São Paulo: Editora Abril. ed. 2720 – ano 54 – nº 1. p. 52-53. jan.2021. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. p. 207-217.

o consumo e a propriedade sobre os bens duráveis como um fator de *status* social. Uma grande parcela de consumidores passou a acreditar que “possuir é um peso”⁷⁴.

O *homo faber* de Hanna Arendt⁷⁵ foi substituído por um homem que anseia por serviços, por bens imateriais e por acesso ao crédito, encontrando-se inserido num mundo em que o avanço da técnica em escala mundial abala todas as estruturas e modifica comportamentos e ideias, tornando as inovações de ontem, ultrapassadas hoje.

Assim, vivencia-se hoje uma nova fase do capitalismo, responsável por alterar radicalmente a maneira pela qual nos relacionamos com a propriedade. Ao contrário do sistema capitalismo tradicional, a “nova era” se organiza através da lógica da economia de rede. Para os consumidores, com a velocidade em que produtos recém-adquiridos se tornam obsoletos, é mais importante ter acesso aos bens do que os adquirir. Para as empresas, é mais interessante terceirizar atividades, reduzir estoques e alugar equipamentos⁷⁶.

Em relação ao transporte compartilhado, acredita-se que é possível reduzir drasticamente o número de veículos nas ruas e a própria necessidade de se ter um. A ociosidade do bem, fator motivador para o seu compartilhamento, está relacionada com a ideia de capacidade excedente. Compartilhar é uma alternativa à propriedade privada, através da qual, duas ou mais pessoas gozam dos benefícios e/ou custos de posse. Mike Isaac ilustra esse fenômeno, quando relata o lançamento do UberX:

As ruas já estavam lotadas de veículos subutilizados, de quatro a seis lugares vagos, com uma pessoa a bordo, gerando um excedente de capacidade. Em vista dessa constatação, a Uber lançou o “UberX” como

74CATÃO, Magno Francisco Sátiro. **Uber: Caracterização e Necessidade de Novo Parâmetro Regulatório**. 54f. Monografia (Especialização em Direito Administrativo). Programa de Pós-Graduação em Direito. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2017. p. 12. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade**. Itajaí: Univali, 2020, v. 1, p. 140.

75 ARENDT, Hannah. A condição humana. 11 ed. Trad. R. Raposo, revista por A. Correia. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010. *In*: MARQUES, Alessandra Garcia. **Inovação e Direitos Fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro**. p. 61.

76 RIFKIN, Jeremy. **A era do acesso**. São Paulo: Makron Books, 2001. p. 13.

opção de baixo custo para o serviço de transporte por aplicativo, que permitiria a carona, onde qualquer pessoa poderia ser um motorista⁷⁷.

O resultado seria o decréscimo da produção de novos veículos, reduzindo o consumo dos recursos naturais finitos e a poluição ambiental por CO₂⁷⁸.

A terceira condição é a tecnológica, a qual engloba, por sua vez: 1) a informacional, com a transformação de coisas físicas, em digitais, como o dinheiro; 2) o crescimento da capacidade de armazenamento de informações em equipamentos digitais miniaturizados e multifuncionais; 3) a criação de máquinas digitais que aceitam agregar nova função ou atualização, com a mera inserção de novos programas, sendo desnecessária a criação de uma nova máquina⁷⁹.

Manoel Castells afirma que as transformações sociais e culturais decorrentes da Revolução Tecnológica deram origem ao que denominou de sociedade em rede. O termo informacional indica o atributo de uma organização social específica, na qual a geração, processamento e transmissão de informações e dados são os novos meios de produção e fontes de poder, numa cultura de liberdade, inovação individual e iniciativa empreendedora. O paradigma tecnológico caracteriza-se pela penetrabilidade dos efeitos das novas tecnologias em todas as atividades humanas e à reestruturação da sociedade sob a lógica das redes, com alto grau de conexão e fluidez⁸⁰.

Assim, a condição tecnológica ou informacional foi determinante para o surgimento da economia compartilhada, tornando-a acessível a todos os usuários, por meio de aplicativos de *smartphones*.

77 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 121-123.

78 LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. In: GARCIA, Heloíse Siqueira. GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). p. 207-217.

79 NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação: Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual**. Dissertação (Mestrado). Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Fundação Getúlio Vargas. 93 f. 2017. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. In: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade**. Itajaí: Univali, 2020, v. 1, p. 138-139.

80 CASTELLS, Manuel. A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura. v. 1 – O Poder da Identidade. São Paulo, Paz e Terra, 1999, p. 43. In: TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros**. p. 10.

Como quarto elemento, destaca-se o sentimento de compartilhamento, que envolve o ato de dividir o que é próprio, franqueando para os outros usarem e de receber algo dos outros, para uso próprio. A economia colaborativa se aproveita deste sentimento mais solidário, onde é necessária a confiança entre as pessoas⁸¹.

Por sua vez, o anonimato nos grandes centros urbanos não impediu a formação de comunidades, nas quais as relações pessoais foram substituídas por interações anônimas, superficiais e transitórias, proporcionadas pelo sistema de reputação de uma plataforma de compartilhamento de dados. Essa ferramenta é capaz de gerar confiança entre agentes envolvidos em uma transação, através de avaliações recíprocas de motoristas e passageiros, por exemplo, que são classificados por nota, permitindo que futuros usuários selecionem transações confiáveis, com aqueles que possuem boas avaliações⁸².

Assim, a economia compartilhada é um processo viabilizado pela Internet, em que há a interação entre pessoas, de um lado o empregador, pessoa interessada em ganhar dinheiro extra, com um bem ocioso, e de outro o mutuário, pessoa disposta a pagar pelo acesso temporário aos bens. Empregadores mantêm propriedade sobre os bens, mutuários pagam pela posse temporária. O processo é facilitado por um mercado, via plataforma digital, que aproxima vendedores de compradores, com certa ética de confiança e pessoalidade, similar às transações de mercado ordinárias⁸³.

A capacidade de rápida aceitação pelos consumidores e a ameaça a métodos e processos tradicionais até então vigentes são as características marcantes da economia compartilhada, que a fazem ganhar espaço no mercado⁸⁴.

81NOGAMI, Vitor Koki da Costa. *Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa*. p. 13.

82NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação: Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual**. Dissertação. Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Fundação Getúlio Vargas. 93 f. 2017. Disponível em <<http://www.bibliotecadigital.fgv.br>>. Acesso em 28 de fevereiro de 2020. p. 37.

83VALENTE, Eduardo. Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento. p. 215. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. p. 207-217.

84NOGAMI, Vitor Koki da Costa. *Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa*. p. 13.

Essa mistura entre partilha e mercado, fez surgir um novo modelo de negócios, em que as recompensas monetárias causam rupturas nos antigos relacionamentos culturais de mera partilha de bens, antes gratuita, como a carona, que são agora acessados com pagamento⁸⁵.

Entusiastas defendem que a economia compartilhada fomenta o empreendedorismo individual; os céticos, por sua vez, enxergam a captura da proposta inicial por interesses capitalistas, uma vez que as empresas do ramo tornaram-se conglomerados empresariais bilionários⁸⁶.

Assim, a discussão sobre o que é a economia compartilhada se tornou essencial nos dias atuais, devido à explosão de ofertas de atividades de compartilhamento, que vão desde propostas puramente colaborativas, até as mais populares e lucrativas empresas do ramo, como a Uber⁸⁷.

1.3 A ECONOMIA COMPARTILHADA COMO INOVAÇÃO DISRUPTIVA

Os avanços tecnológicos ocorridos a partir da década de 60 inauguraram a pós-modernidade, que é a era da velocidade e da fluidez de ideias e estilos de vida. Nessa nova era pós-moderna surgiu a economia compartilhada, como uma inovação disruptiva⁸⁸.

Na economia, o capitalismo promoveu um salto no desenvolvimento das nações, por meio do neoliberalismo, doutrina que acredita que o desenvolvimento econômico de um país não ocorre por obra de intervenções maciças do Estado na economia, com planejamento centralizado e regulação, mas pelo vigor criativo dos

85 VALENTE, Eduardo. Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. p. 207-217.

86 TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil**: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte. p. 19.

87 TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil**: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. p. 18.

88 MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e Direitos Fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**. Vol. 107, ano 25, p. 59-87. São Paulo: Editora RT, set-out 2016.

livres empreendedores, ou seja, pela inovação⁸⁹.

Dessa forma, a inovação, no senso comum, pode ser conceituada como sendo a exploração bem-sucedida de novas ideias, pode envolver a tecnologia e a abertura de novos mercados⁹⁰.

A necessidade de inovar tornou-se evidente nas missões e visões das maiores empresas do mundo, o que demonstra que essa é uma estratégia importante para se manter competitivo. A inovação, aliada ao progresso tecnológico, é atualmente considerada o motor do crescimento econômico, pois é através dela que se criam produtos ou serviços, que são oferecidos aos consumidores⁹¹.

Segundo Hoffman-Riem “inovações são consideradas melhorias significativas e sustentáveis, que contribuem para lidar com a gestão de conhecidos ou novos problemas”. Em razão da relevância que uma inovação pode ter na economia de um país, ela também poderá ocasionar impactos nos direitos fundamentais dos cidadãos⁹².

Joseph Schumpeter, economista austríaco, ainda na década de 40, cunhou o conceito de destruição criativa, relacionado ao surgimento e consolidação de produtos e métodos capitalistas inovadores, que ocupam espaço no mercado, causando o desaparecimento de produtos e métodos antigos. Este processo dinamiza o mercado por meio da competitividade entre as empresas em busca do melhor posicionamento, determinando também a extinção de empresas obsoletas⁹³.

89 MACCLOSKEY, Deirdre. Um Ícone Liberal. Revista Veja, São Paulo: 2.675 ed. ano 53, nº 9, Editora Abril, fev/2020, p. 11-13. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade**. Itajaí: Univali, 2020, v. 1, p. 134.

90 ROMANI, Alex Rotta. **Gestão Estratégica com Foco no Grau de Desempenho Inovativo**. 2016. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação - Mestrado em Administração. Universidade Federal de Rondônia. Porto Velho, 2016. Disponível em <<http://www.ppga.unir.br/pagina/exibir/6340>>. Acesso em 12 ago. 2021. p. 26-27.

91 ROMANI, Alex Rotta. **Gestão Estratégica com Foco no Grau de Desempenho Inovativo**. p. 26-27.

92 MARQUES, Alessandra Garcia. **Inovação e Direitos Fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro**. p. 3.

93 SCHUMPETER, Joseph. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**. São Paulo: Editora UNESP, 2017.

Para Schumpeter, o motor do desenvolvimento econômico é a inovação, o que torna a destruição criativa (ou inovação disruptiva) o fator essencial para a manutenção e evolução do capitalismo, sendo também capaz de derrubar monopólios e oligopólios⁹⁴.

Nesse processo, as antigas organizações perdem a sua fatia do mercado, podendo encerrar suas atividades, manter-se em um nicho menor do mercado (dividido com a organização inovadora) ou alterar seu campo de atuação. O autor defende que a inovação é essencial, uma vez que o capitalismo é uma forma de organização econômica que nunca poderá ser estacionária, exigindo sempre o impulso da mudança que revoluciona a economia⁹⁵.

Schumpeter afirma que as inovações surgem a partir das novas necessidades dos consumidores, os quais são estimulados a sempre querer produtos novos, que diferem daqueles que tinham o hábito de usar. No processo de destruição criativa, a abertura de um novo mercado gera a disputa com as antigas organizações e a proteção da regulação, que busca preservar o *status quo*⁹⁶.

A regulação age como uma barreira para novos entrantes no mercado, na medida em que os novos modelos de negócio desorganizam e desestabilizam velhos esquemas, fazendo com que os reguladores caiam no “dilema de Collingridge”: regular precocemente e inibir a inovação ou regular tardiamente e permitir o entrincheiramento de práticas e hábitos nocivos para o mercado e seus atores (consumidores, fornecedores, trabalhadores), que serão de difícil remoção *a posteriori*⁹⁷.

Para Gustavo Binenbojm a dinâmica das mudanças regulatórias deve acompanhar os novos modelos de negócio que surgem com a inovação, sem sufocá-la, o que ocorre quando as antigas organizações que dominavam um

94 SCHUMPETER, Joseph. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**.

95 SCHUMPETER, Joseph. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**.

96 SCHUMPETER, Joseph. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**.

97 SERRANO, Paulo Henrique Souto Maior. BALDANZA, Renata Francisco. Tecnologias Disruptivas: o caso da Uber. **Revista Pensamento Contemporâneo em Administração**. Rio de Janeiro: RPCA, v. 11, n. 5. out/dez 2017. p. 39.

determinado nicho de mercado, agora desestabilizado pela inovação, buscam junto aos reguladores a defesa da legalidade, isto é, a aplicação de estruturas regulatórias em vigor ou a serem criadas (*current legal frameworks*) como forma de barrar o acesso de novos entrantes ao mercado⁹⁸.

Clayton Christensen desenvolveu a teoria da inovação disruptiva propriamente dita, ao dividir as inovações em disruptivas e sustentadoras. As disruptivas originam novos mercados e novos modelos de negócio, ao passo que as sustentadoras apenas resultam em produtos e serviços que alcançam as expectativas de clientes já estabelecidos, oferecendo aos consumidores algo a mais ou melhor de um produto ou serviço que já conhecem e valorizam. Porém, ao direcionar seus recursos de pesquisa para o desenvolvimento de tecnologias de sustentação, a organização melhora o seu serviço, mas esquece da possibilidade de criação de novos mercados ou do surgimento de soluções muito mais inovadoras e capazes de resolver a necessidade do consumidor com maiores benefícios, como mais conforto e menor custo⁹⁹.

As inovações disruptivas, por sua vez, alteram drasticamente o mercado já existente ou criam um novo mercado por meio de um novo modelo de negócios, que introduz um pacote de produtos/serviços diferente e com performance que pode ser inicialmente pior em alguns itens, mas com melhor preço. A princípio, os consumidores majoritários padrão não estão dispostos a usar um produto disruptivo em aplicações que conhecem e entendem. Isso acaba criando brechas para que empresas iniciantes encontrem espaço, buscando suprir demandas dos consumidores periféricos de determinados produtos e serviços, ou mesmo criando necessidades que acabam por fomentar mercados até então inexistentes, por meio de soluções inovadoras, com o emprego de tecnologia e com menores custos. As

98 BINENBOJM, Gustavo. Inovações Disruptivas e a Dinâmica das Mudanças Regulatórias. **Jota**. 10 abr. 2019. Disponível em <<https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/inovacoes-disruptivas-e-a-dinamica-das-mudancas-regulatorias-10042019>>. Acesso em 17 mar. 2022.

99 CHRISTENSEN, Clayton. (1997). *The innovator's dilemma: When new technologies cause great firms to fail*. Boston: Harvard Business Review Press. In: NOGAMI, Vitor Koki da Costa. Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa. **SUMA DE NEGÓCIOS**, 10 (21), 9-16, Enero-Junio, 2019, ISSN 2215-910X. Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/sdn/v10n21/2027-5692-sdn-10-21-9.pdf>>. Acesso em 07 fev. 2022.

empresas iniciantes, como são as *startups* de tecnologia da informação, podem então aproveitar mais facilmente as oportunidades para o seu crescimento, assumindo o risco de implementar tais inovações¹⁰⁰.

Nesse sentido, as tecnologias disruptivas criam inovações em produtos e serviços que apresentam soluções alternativas, direcionadas aos consumidores não tradicionais. Essas inovações são posicionadas, inicialmente, para um público diferente daquele que costumeiramente é alvo das inovações sustentadoras. Quando essas tecnologias atingem o mesmo desempenho das tecnologias sustentadoras, elas começam o processo de disrupção, incomodando e ameaçando as empresas já estabelecidas no mercado. Seus principais atributos são preço baixo, simplicidade e tamanho reduzido¹⁰¹.

Christensen identificou características comuns dentre as inovações de empresas emergentes que ganhavam espaço no mercado, impactando fortemente as empresas estabelecidas. Para ele, a inovação disruptiva é mais que um aprimoramento incremental de um produto ou serviço, mas a criação de algo novo, que rompe como modelo anterior, que se tornou obsoleto, o que provoca uma ruptura radical e drástica no mercado. A reconfiguração do mercado faz com que as antigas organizações percam uma fatia da sua clientela, devendo adaptar-se e ceder sua posição de dominância, sob pena de sua completa aniquilação; podem se manter em um segmento menor ou até encerrar suas atividades¹⁰².

Desse modo, o Vale do Silício, localizado na Costa Oeste dos Estados Unidos da América, concentra as principais *startups*¹⁰³ de tecnologia da informação,

100 SERRANO, Paulo Henrique Souto Maior. BALDANZA, Renata Francisco. **Tecnologias Disruptivas: o caso da Uber**. p. 41.

101NOGAMI. Vitor Koki da Costa. Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa. **SUMA DE NEGÓCIOS**, 10 (21), 9-16, Enero-Junio, 2019, ISSN 2215-910X. Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/sdn/v10n21/2027-5692-sdn-10-21-9.pdf>>. Acesso em 07 fev. 2022.

102Christensen, Clayton (1997). *The Innovator's Dilemma: When new technologies cause great firms to fail*. Boston: Harvard Business Review Press. In: NOGAMI. Vitor Koki da Costa. Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa.

103 "*Startup* significa o ato de começar algo. No empreendedorismo trata-se de uma empresa recém-criada, nascente. Pode-se considerar também uma organização que pretende transformar uma ideia em um novo produto ou serviço".

que prometem soluções inovadoras aos consumidores, capazes de melhorar radicalmente a vida de milhões de pessoas, em uma comunidade global. Mas, para construir um mundo melhor, alegam ter que destruir o que temos hoje em dia. Essa quebra ou destruição é o que eles chamam de rompimento. A ideia é se desfazer de um sistema obsoleto e encontrar uma nova forma, melhor e mais barata, de substituí-lo¹⁰⁴.

Nesse sentido, Mike Isaac descreve o surgimento de um tipo diferente de contracultura: o evangelho da destruição criativa, que busca remover estruturas de poder arraigadas e criar maneiras inovadoras para a sociedade funcionar, levando em consideração, por exemplo, a ineficiência na infraestrutura das cidades, dos sistemas de pagamento e de habitação¹⁰⁵.

Os fundadores das *startups* acreditam que, usando as ferramentas do capitalismo moderno, serão capazes de criar empresas de *software* para melhorar a qualidade de vida das pessoas, ao mesmo tempo que retiram o poder das elites preguiçosas, salvando a sociedade de sistemas burocráticos, injustos e antiquados.¹⁰⁶

Segundo Mike Isaac¹⁰⁷:

À medida que as *startups* bagunçavam a infraestrutura global a um ritmo sem precedentes, os empreendedores descobriram que os antigos centros de poder haviam erodido e, em alguns casos, acabaram substituídos pelos arrivistas que surgiram a seu redor. O “dilema do inovador”, de Clayton Christensen, definiu os perigos que aguardavam qualquer empresa que crescesse tanto que já não fosse ameaçada por concorrentes mais ágeis. Apoiada pelo capital de risco, as *startups* se tornaram o novo sistema.

Isso ocorreu no clássico caso do surgimento do *Iphone* que, dentre outras várias funcionalidades, substituiu as câmeras digitais, que se tornaram obsoletas. Estas, por sua vez, já haviam substituído os filmes de acetato de câmeras

104 BARTLETT, Jamie. Como a visão utópica do Vale do Silício pode criar uma forma brutal de capitalismo. **BBC Brasil**. 20 ago. 2017. Disponível em <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-40931867>>. Acesso em 22 fev. 2022.

105 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. Tradução de Alexandre Raposo, Bruno Casotti e Leonardo Alves. 1ª ed. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020, p. 109.

106 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 109.

107 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 110.

fotográficas tradicionais, falindo a KODAK. Também os serviços de *streaming* de músicas e vídeos, como o *Spotify* e a *Netflix* substituíram a compra de CD's e locação de DVD's, que por sua vez, já haviam substituído as fitas cassete e os discos de vinil. Os SaaS (*software as service*) Decolar, Booking e Trivago estão substituindo as agências de viagem; a AirBnb tem substituído os hotéis convencionais e a Uber revolucionou a mobilidade urbana nas grandes cidades, competindo diretamente com os táxis.

A Uber, uma das maiores *startups* de tecnologia do Vale do Silício, revolucionou o mercado de transporte de passageiros por meio do seu aplicativo de *e-hailing* (ato de requisitar um táxi através de um dispositivo eletrônico móvel, geralmente celular ou smartphone), fenômeno retratado por Mike Isaac¹⁰⁸:

[...] Após o colapso da era pontocom, no começo dos anos 2000, o mundo logo foi tomado por uma onda de inovação de dispositivos móveis. O surgimento do iPhone em 2007 colocou um computador portátil no bolso de pessoas comuns. Ali, em Las Vegas, os funcionários da Uber celebravam um aplicativo de smartphone – que eles mesmos haviam criado – que chamava um táxi com o toque de um botão. [...].

E ainda:

O iPhone pegou os luxos de um dispositivo profissional voltado para empreendedores, como e-mail e acesso à internet e levou para as massas a computação móvel. Ninguém precisaria andar com um MP3 player, um celular e um laptop volumoso para acessar a internet no caminho para o trabalho ou escola. Ninguém precisaria ter uma câmera para tirar fotos durante um passeio pelo parque no meio da tarde. O iPhone tinha tudo isso¹⁰⁹.

A partir de 2009, a Uber ampliou seus negócios para os quatro cantos do mundo, ofertando o transporte de passageiros em veículos compartilhados (*carsharing*), conectando motoristas a pedestres, através de seu aplicativo de smartphone. Isso evidenciou que a inovação é, de fato, uma vantagem competitiva, essencial para a sobrevivência de empresas no mercado contemporâneo.

Entretanto, a classificação da Uber como uma inovação disruptiva não é pacífica, havendo posicionamento contrário do próprio Christensen que defende que, de acordo com a teoria desenvolvida por si, a trajetória da Uber não é genuinamente

108 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 31.

109 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 64-65.

disruptiva em relação ao transporte de táxis, pois não criou um mercado, mas serviu-se de um mercado já estabelecido. Ao contrário da Netflix, por exemplo, que teria sido disruptiva em relação às locadoras de filmes¹¹⁰.

Segundo Mike Isaac¹¹¹

[...] a Uber prometia derrubar toda uma indústria que vira pouquíssimas inovações ao longo de décadas. Em tese, poderia arrastar toda a indústria de transporte do mundo analógico para o digital, praticamente da noite para o dia. Ou melhor ainda: quem fizesse isso primeiro ditaria as regras para o restante do mercado.

E ainda:

Desde 2009, a empresa vinha enfrentando legisladores, policiais e taxistas (proprietários e motoristas) e sindicatos de transportes. Aos olhos de Travis Kalanick, cofundador e CEO da Uber, o sistema todo estava armado contra *startups* como a dele. Assim como muitos no Vale do Silício, ele acreditava no poder transformador da tecnologia. Seu serviço utilizava os poderes extraordinários da programação – *smarthphones*, análise de dados, informações de GPS em tempo real – para melhorar a vida das pessoas, aumentar a eficiência dos serviços, unir pessoas que queriam comprar algo a outras que tinham algo para vender e construir uma sociedade melhor. Ele ficava frustrado com o excesso de cautela de gente que queria preservar sistemas antigos, estruturas antigas, modos antigos de pensar. Na sua opinião, as instituições corruptas que controlavam e mantinham a indústria dos táxis haviam sido criadas nos séculos XIX e XX. A Uber tinha chegado para revolucionar aquelas ideias antiquadas e inaugurar o século XXI.¹¹²

Para Klaus Schwab, fundador do Fórum Econômico Mundial de Davos, estamos a bordo de uma revolução tecnológica denominada Quarta Revolução Industrial, que transformará fundamentalmente a forma como vivemos, trabalhamos e nos relacionamos. Essa transformação acontecerá em escala, alcance e complexidade jamais experimentados pelo ser humano e trará benefícios para a qualidade de vida das pessoas¹¹³.

Nesse viés, a fim de fomentar a disrupção, o legislador brasileiro instituiu

110 TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil**: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. TCC (Graduação) – Curso de Direito, Centro Universitário de Brasília - UniCEUB, 2018. p. 26.

111 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 96.

112 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 11-12.

113 SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução de Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016, p. 05.

o Marco Civil da Internet, através da Lei 12.965/2014¹¹⁴, buscando consagrar, dentre outros princípios, a defesa do acesso, abertura e neutralidade da rede mundial de computadores; os limites da responsabilidade dos intermediários e os direitos e liberdades civis que privilegiam a inovação tecnológica, por se entender que a mesma, em regra, é fator de desenvolvimento social, econômico e de melhoria da qualidade de vida.

No mesmo sentido, a Lei Complementar nº 182/2021¹¹⁵ instituiu o Marco Legal das *Startups* e do Empreendedorismo Inovador, a fim de impulsionar e criar ambientes favoráveis ao desenvolvimento de tecnologias inovadoras.

Entretanto, algumas vezes, a inovação pode ser indiferente ou até maléfica à sociedade, gerando externalidades negativas, razão pela qual deve sofrer limitações, em prol do interesse público, conforme veremos a seguir.¹¹⁶

1.4 OS IMPACTOS POSITIVOS OBSERVADOS EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE COMPARTILHADO

Com a difusão da Internet, nos últimos 20 anos, houve um aumento significativo no número de pessoas conectadas à rede mundial de computadores.

Nas grandes cidades, o uso massivo de telefones celulares, com dispositivos de GPS (sistema de posicionamento global) permitiu ao usuário traçar rotas, com a estimativa de tempo de deslocamento. Com um aplicativo de *smartphone* é possível se locomover com facilidade em qualquer lugar do mundo, conhecendo as condições do trânsito, antes mesmo de sair de casa.

114 Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. **Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil.** Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em 22 fev. 2022.

115 Lei Complementar nº 182, de 1º de junho de 2021. **Institui o marco legal das startups e do empreendedorismo inovador; e altera a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.** Disponível em <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-complementar-n-182-de-1-de-junho-de-2021-32>>. Acesso em 22 fev. 2022.

116 MARQUES, Alessandra Garcia. **Inovação e Direitos Fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro.**

Nesse contexto, os aplicativos de transporte compartilhado surgiram com a proposta de substituir os antigos táxis de forma mais eficiente, conforme demonstra Mike Isaac¹¹⁷:

O sistema de táxis era antiquado e a frota uma confusão de relíquias amarelas, em geral caindo aos pedaços. Donos de serviços de táxi não investiam na manutenção dos veículos. O sistema de comunicação com a central era obsoleto. Atendentes das centrais recebiam a ligação de clientes e encaminhavam por rádio esses chamados aos motoristas que circulavam pelas ruas. Mas os usuários não faziam a menor ideia se o carro ia chegar mesmo.

Assim, o primeiro impacto positivo da economia compartilhada, para o transporte de passageiros, foi a vantagem competitiva dos aplicativos em relação aos táxis. O acirramento da concorrência entre o serviço inovador e o regulado, com maior leque de oferta ao consumidor, ocasionou uma melhoria na qualidade do serviço de transporte de passageiros como um todo, além da redução do preço das corridas.

No Brasil, observou-se que o serviço de táxi se manteve acomodado por décadas, em um modelo de negócios estagnado e sem inovações significativas. A frota de táxis não atendia a demanda e os consumidores reclamavam da qualidade e do preço. Além disso, as centrais de rádio táxi eram ineficientes em promover a interface com os clientes, prejudicando a pontualidade.

Com o surgimento dos aplicativos de transporte de passageiros, que ganhavam espaço no mercado, os táxis foram tirados de sua zona de conforto. Os passageiros não tinham mais que ligar para uma central para pedir um táxi e aguardar o veículo sem ter a certeza de que chegaria; não tinham mais de pagar em dinheiro, tudo passou a ser feito através do aplicativo, com maior comodidade¹¹⁸.

Inicialmente a Uber lançou o serviço de transporte de passageiros em veículos de luxo, com o máximo de conforto, que eram conduzidos por motoristas profissionais, devidamente cadastrados para a atividade, bem-vestidos e educados,

117 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 71.

118 RIGOTTO, Luciana. MAY, Márcia Ramos. **A adaptação das associações de táxi no novo modelo de negócio do transporte individual de passageiros**. p. 3.

que abriam a porta do carro para o passageiro e ofereciam mimos, como balas, chocolates e água gelada, na modalidade UberBlack.

Posteriormente, o serviço foi popularizado, por meio do lançamento do UberX, que era mais barato, mas utilizava veículos em piores condições, o que veremos mais detalhadamente no próximo capítulo.

O segundo impacto positivo observado foi o surgimento de novos postos de trabalho, na função de motorista de aplicativo, que veio atender o ideal da busca pelo pleno emprego. O trabalho como motorista de aplicativo passou a ser visto como uma fonte de renda extra para milhares de indivíduos que se encontravam desempregados, devido à crise econômica global.

Argumenta-se que a limitação numérica da quantidade de placas de táxi (licenças) antes exigidas pelos Municípios para o exercício da profissão de taxista, além de não atender à demanda exponencial, também representava uma barreira intransponível de ingresso de novos entrantes no mercado de transporte de passageiros. A economia compartilhada foi percebida como uma solução para esse problema.

O terceiro impacto positivo apontado foi o uso da tecnologia da informação e da internet, que criou um nicho descentralizado (*marketplace*), onde os indivíduos negociam bens e serviços entre si, com a intermediação de plataformas digitais.

Afirma-se que a tecnologia contribuiu para melhorar a mobilidade urbana nas grandes cidades, dentro do conceito de *smart city*, tornando tangíveis os dados sobre a realidade urbana, que são acessíveis em tempo real, fazendo com que o cidadão se envolva com a cidade, informando os problemas e, simultaneamente, desfrutando das soluções, num processo dinâmico e colaborativo de uma sociedade em rede. As cidades passaram a ser consideradas ambientes tecnológicos, desenvolvendo soluções para seus problemas, inclusive de mobilidade urbana¹¹⁹.

119 TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil: Análise da Lei nº 13.640/2018**, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. p. 20.

Atualmente, os aplicativos de compartilhamento de veículos são uma ferramenta que contribui para conectar pedestres aos modais de transporte disponíveis. Em algumas cidades do Brasil surgiram os *livings labs* (laboratórios vivos), que oferecem serviços como o aluguel de bicicletas e patinetes elétricos, na chamada micromobilidade.¹²⁰ Essa “urbanização informatizada” é a tecnologia-chave para o desenvolvimento das cidades inteligentes, onde os gestores se utilizam dos dados disponíveis sobre as cidades e das soluções criadas pela tecnologia, buscando tornar o ambiente urbano um lugar mais agradável para se viver¹²¹.

Afirma-se que o uso de ferramentas tecnológicas, como os aplicativos de compartilhamento de veículos, contribuiu para se implementar uma mobilidade urbana mais sustentável, através de soluções modulares e pragmáticas, baseadas em arquiteturas abertas e colaborativas, que integram os diversos modais de transporte, com a consequente redução das emissões de CO₂¹²².

Entretanto, a sustentabilidade, aplicada à mobilidade urbana, não depende somente da economia compartilhada, mas também da coordenação de ações governamentais para produzir efeitos cumulativos de longo prazo, visando metas ambientais, econômicas e sociais, incluindo a tributação do uso do automóvel particular, além de investimentos em transporte coletivo público de boa qualidade, movido a energia limpa¹²³.

120 ANDRADE, Josiane Nascimento. GALVÃO, Diogo Cavalcante. O conceito de smart cities aliado à mobilidade urbana. p. 15-16. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. p. 207-217.

121 ANDRADE, Josiane Nascimento. GALVÃO, Diogo Cavalcante. O conceito de smart cities aliado à mobilidade urbana. p. 15-16. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. p. 207-217.

122 STRAPAZZON, Carlos Luiz. Convergência Tecnológica nas Políticas Urbanas: Pequenas e Médias Cidades Inteligentes. Revista Jurídica Unicuritiba. Curitiba, v. 22, n. 6, p. 89-108. 2009. p. 95. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. p. 207-217.

123 CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma Visão da Mobilidade Urbana Sustentável. Revista dos Transportes Públicos, v. 28, n. 110, p. 99-106, abr./jun. 2006. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. p. 207-217.

CAPÍTULO 2

A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

2.1 DA LEI FEDERAL Nº 12.587/2012 ALTERADA PELA LEI Nº 13.640/2018

A Lei Federal nº 12.587, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entrou em vigor em 3 de janeiro de 2012, estabelecendo um marco legal para a mobilidade urbana do país, pois trouxe a conceituação dos diversos modais de transporte disponíveis nos grandes centros urbanos.

Entretanto, a lei foi omissa quanto à conceituação da economia compartilhada, silenciando sobre a regulamentação do transporte privado de passageiros por motoristas selecionados através de aplicativos de smartphone, deixando uma lacuna a respeito do tema¹²⁴.

Nesse ínterim, no ano de 2014, a empresa pioneira no mundo em transporte compartilhado, a *Uber Technologies Inc.*, começou a operar no Brasil. O país, que apresentava uma estimativa de 14 milhões de pessoas desempregadas, assistiu a uma rápida e exponencial adesão de candidatos à vaga de motorista de aplicativo junto à plataforma. Na ocasião, houve protestos violentos dos taxistas, até que o Judiciário se manifestou a respeito.

Em vista da lacuna da Lei nº 12.587, diversos Municípios criaram suas leis, ocasionando duas ondas regulatórias: (i) uma onda de proibições, bloqueio e criminalização e; (ii) uma onda de regulações que equiparavam os aplicativos de transporte individual privado com a atividade dos táxis.

A primeira onda teve como marco a Lei nº 16.279/2015 e, posteriormente, o Decreto nº 56.981/2016, do Município de São Paulo. A Lei proibiu por completo o

124 LEI Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**; revoga dispositivos dos Decretos-Lei nº 3.326, de 3 de julho 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 nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 e 6.261, de 14 de novembro de 1975 e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm>. Acesso em 25 jan. 2022.

transporte compartilhado naquele Município e o Decreto tentou regulamentar a referida atividade, estabelecendo os requisitos para o seu exercício.

A segunda onda regulatória ocorreu na maioria das capitais brasileiras, por meio de normas que exigiam requisitos similares, tanto para o exercício da atividade de taxista, quanto para a de transporte compartilhado.

E assim sucessivamente, cada Município que tentou coibir o transporte compartilhado ou regulamentar o seu exercício teve sua legislação submetida ao controle de constitucionalidade e foi derrubada.

Somente em 2018 foi promulgada a Lei Federal nº 13.640 de 2018¹²⁵ que alterou o artigo 4º da Lei 12.587/2012, trazendo, finalmente, a definição do conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, no seu inciso X:

X - Serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

A intenção do referido inciso X foi diferenciar a economia compartilhada do tradicional serviço de táxi, que por sua vez, veio conceituado no inciso VIII:

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.

Assim, a distinção entre as duas atividades econômicas se limitou à expressão “não aberto ao público” para o transporte compartilhado e “aberto ao público” para o serviço de táxi. A fim de evidenciar essa distinção, o artigo 12 previu o serviço de táxi como sendo de utilidade pública, devendo preencher os requisitos mínimos de segurança, conforto e qualidade.

Assim, a nova redação do inciso X do artigo 4º da Lei nº 12.587/2012, dada pela Lei nº 13.640/2018, demonstrou que o legislador brasileiro procurou distinguir, definitivamente, o serviço de transporte compartilhado do serviço de táxi, sob o argumento de que são prestações de serviço de modalidades distintas.

125 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.**

Em tese, os motoristas de transporte compartilhado não têm um ponto (local) fixo como os táxis; não captam os clientes nas ruas, mas somente pelo aplicativo, se estiverem previamente cadastrados nele e mediante aceitação recíproca da corrida; possuem maior flexibilidade quanto aos horários de trabalho; o preço das corridas é fixado pela plataforma e não por taxímetro.

Por sua vez, os taxistas são permissionários e possuem uma delegação do poder público, com uma placa específica e uma licença municipal. Elas são concedidas após processo licitatório, devendo o taxista arcar com as taxas e tributos municipais pertinentes à atividade, além de seguros obrigatórios, revisão dos veículos, podendo prestar o serviço por pessoa física ou jurídica. A remuneração pela corrida é regulamentada pelo município e aferida via taxímetro.

Essa distinção entre os dois modais e a queda no valor das licenças de táxi, com a entrada da Uber no mercado norte-americano, é descrita por Mike Isaac:

[...] Em algumas cidades importantes, donos de táxi haviam pagado centenas de milhares de dólares para adquirir “licenças”, uma exigência do governo para esses serviços. As licenças podiam ser absurdamente caras, passando de 1 milhão de dólares em cidades cobijadas como Nova York. Motoristas e operadoras faziam hipotecas enormes para adquiri-las. A quantidade limitada de licenças gerava um mercado artificialmente restrito, de modo que taxistas e cooperativas podiam cobrar o bastante para ter uma renda decente e pagar a licença. Então apareceu a Uber. A própria essência do sistema de licenças, um mercado baseado totalmente em escassez e exclusividade – foi ameaçada. Com o UberX, o serviço *peer-to-peer* da empresa, qualquer pessoa que tivesse um carro podia dirigir para a Uber. Esse conceito simples destruiu as barreiras do acesso ao sistema da indústria taxista, fazendo o preço das licenças despencar. Em 2011, uma licença para dirigir um táxi em Manhattan custava 1 milhão de dólares; seis anos depois, um leilão de 46 licenças no Queens rendeu um preço unitário médio de 186 mil dólares. Da noite par ao dia, taxistas, cujo ganha-pão estava vinculado à quitação de uma licença cara, faliram¹²⁶.

Assim, o legislador infraconstitucional brasileiro buscou evidenciar o serviço de táxi como sendo de utilidade pública, sujeitando-o à forte regulamentação do município, em vista de sua essencialidade, universalidade e relevância ao interesse público. A universalidade do serviço de táxi consiste no fato de ser aberto ao público e acessível a toda a população (a um grupo indeterminado e indeterminável de pessoas) razão pela qual os taxistas não poderiam rejeitar passageiros.

126 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 151-152.

No II Congresso Brasileiro de Internet, a ministra do Superior Tribunal de Justiça, Fátima Nancy Andrichi, ressaltou o entendimento vigente sobre a distinção entre os dois serviços de transporte: “O táxi é transporte público individual, que deve atender de forma universal os passageiros, enquanto o Uber é um transporte privado individual, no qual impera a autonomia da vontade do motorista, de acordo com a conveniência”.¹²⁷

Entretanto, quando os taxistas perceberam que os passageiros estavam migrando para o transporte compartilhado criaram seus próprios aplicativos de *e-halling*, o que mudou a forma como captavam sua clientela, não mais nas ruas ou pontos de táxi, mas agora como fazem as empresas de caronas pagas, via aplicativos de *smartphone*, podendo inclusive recusar corridas e passageiros.

Os motoristas de aplicativos, por sua vez, vêm atuando como verdadeiros taxistas clandestinos a partir do momento em que passaram a circular nas ruas identificados por dísticos das plataformas e a captar os passageiros, não mais pelo aplicativo, mas abordando-os nas calçadas, atendendo ao mero aceno de mão e combinando corridas por fora do aplicativo da plataforma.

Na verdade, o transporte compartilhado se tornou tão essencial à coletividade, que pode ser considerado como de interesse público. O serviço adquiriu a universalidade, equiparando-se ao serviço de táxi pois, se considerarmos somente os números da Uber, já se encontra disponível em mais de 80 países; apenas no Brasil, já são em torno de 500 mil cadastrados como motoristas parceiros e 20 milhões de cadastrados como passageiros; a estimativa é que ocorrem em média 15 milhões de viagens por dia, em todo o mundo.

Assim, essa diferenciação entre os dois modais (táxi e Uber) não tem mais razão de ser, uma vez que ambas as atividades são abertas ao público e atingem um número indeterminado de pessoas, revestindo-se das características de essencialidade e universalidade.

127 ANDRIGHI, Fátima Nancy. Palestra proferida no II Congresso Brasileiro de Internet (Painel “Internet das Normas”: quais discussões têm sido objeto de debates jurídicos no Brasil?). ABRANET – Associação Brasileira de Internet. Brasília. 24 set. 2015. Disponível em <<https://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/9/art20150925-01.pdf>>. Acesso em 02 jun. 2022.

O problema é que o serviço de táxi ainda é fortemente regulamentado pelo poder público, enquanto o transporte compartilhado não é, o que torna desigual a competição entre os dois modais no mercado de transporte de passageiros.

O transporte compartilhado tem menos custos operacionais, o que lhe dá uma vantagem competitiva em detrimento dos táxis. Caso todos cumprissem as mesmas regras, os táxis conseguiriam reduzir o preço das viagens e competir, em condições de igualdade, com o transporte compartilhado.

A solução seria estabelecer regras mais flexíveis para a prestação do serviço de táxi, com a sua gradativa desregulamentação e a liberação de mais licenças de táxi, que atualmente são concedidas pelo Município, em número limitado. Ao mesmo tempo, deveria haver a regulamentação, ainda que minimamente, do serviço de transporte compartilhado, a fim de assegurar o recolhimento de tributos municipais, o pagamento de seguros obrigatórios e o cumprimento de outros requisitos para segurança dos consumidores.

A fim de tornar mais igualitárias as exigências em relação ao serviço de táxi, os artigos 11-A e 11-B da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana elencaram os requisitos de segurança exigidos para a prestação do serviço de transporte compartilhado.

Ocorre que, na prática, os Municípios não conseguiram exercer a fiscalização quanto ao cumprimento de todas essas exigências para o exercício do transporte compartilhado. É praticamente impossível controlar a entrada de novos motoristas e veículos na plataforma. A seleção de novos entrantes é feita na plataforma sem controle do poder público.

Da mesma forma, é difícil exercer o poder de polícia da administração pública, uma vez que os fiscais não conseguem identificar os veículos que transitam pelas cidades prestando o serviço, pois muitos veículos circulam descaracterizados, tornando letra morta a norma legal quanto à observância dos requisitos para o exercício da atividade de transporte compartilhado.

Na cidade de Porto Velho/RO observou-se que, quando o transporte

compartilhado invadiu o nicho de mercado dos táxis, estes se acharam no direito de adentrar no seguimento do transporte coletivo; os taxistas passaram a captar a clientela dos ônibus coletivos, abordando os passageiros nos pontos de parada, oferecendo corridas em rotas similares, colocando em risco a continuidade desse serviço público que é essencial à população.

O serviço de transporte coletivo é essencial pois deve estar disponível continuamente à população e não apenas quando interessa aos prestadores, como ocorre com o transporte compartilhado e agora com os táxis. Os ônibus têm obrigação de rodar aos sábados, domingos e feriados, inclusive em horários e rotas que não sejam tão lucrativos e transportando gratuidades, como o passe livre de idosos e de estudantes.

Quando outros modais de transporte invadem o espaço e captam a clientela pagante do transporte coletivo, estabelecendo uma concorrência desleal, corre-se o risco de inviabilizar a atividade, que é de interesse público. Isso faz com que, para se manter operante, o transporte coletivo, muitas vezes, precise ser subsidiado pelo Município.

Assim, faz-se necessária a regulamentação dos limites de atuação de cada um dos diversos modais de transporte nas cidades, através da legislação municipal, observando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a fim de possibilitar a coexistência de todos.

2.2 A CONSTITUCIONALIDADE DA LEI MUNICIPAL Nº 717/2018 DE PORTO VELHO/RO

O serviço de transporte privado de passageiros da Uber começou a operar na cidade de Porto Velho, Estado de Rondônia, em 17 de maio de 2017, sob os protestos dos taxistas locais e suas cooperativas¹²⁸, o que culminou na promulgação da Lei Municipal nº 717, de 04 de abril de 2018.

A referida Lei Municipal foi criada com o objetivo de regulamentar o transporte compartilhado no Município de Porto Velho e foi escolhida para ser

128 UBER COMEÇA A FUNCIONAR NA CAPITAL. Diário da Amazônia. 17 mai. 2017. Disponível em <jornal@diariodaamazonia.com.br>. Acesso em 21 fev. 2022.

abordada com destaque, no presente trabalho, pois foi ela que serviu como ponto de partida e inspiração para a pesquisa.

Tudo começou através de reclamação formalizada pelas cooperativas dos taxistas locais: SINTAXI, COOPETAXI e RODOTAXI, junto à Promotoria de Justiça de Defesa do Consumidor da Comarca de Porto Velho, no Ministério Público do Estado de Rondônia¹²⁹, que resultou na instauração do Inquérito Civil Público nº 2017001010011306¹³⁰.

Inicialmente, o Município de Porto Velho foi intimado a prestar informações naquele feito apuratório, por meio de sua Secretaria Municipal de Trânsito – SEMTRAN, sobre a atividade inovadora do transporte compartilhado. Na ocasião, a Secretaria encaminhou o Parecer Técnico nº 012/2017/AEE/GAB/SEMTRAN, segundo o qual entendia que a atividade era irregular, diante da vedação do artigo 9-A da Lei Complementar Estadual nº 33/94, pelo fato de que o transporte compartilhado se utilizava de veículos não cadastrados e previamente autorizados pelo Município, o que tornava a atividade clandestina (fls. 139/150)¹³¹.

No mesmo processo apuratório, a Uber do Brasil Tecnologia Ltda. apresentou argumentos em sua defesa, no sentido de que a empresa exige dos seus motoristas e veículos, o preenchimento de uma série de requisitos, para o exercício da atividade, “o que confere ao serviço elevado padrão de qualidade, segurança e transparência”¹³².

Argumentou, ainda, que “em todas as viagens, dados como trajeto percorrido, identificação do motorista e tempo de duração da viagem ficam

129 MP APURA FUNCIONAMENTO DO UBER EM PORTO VELHO. Rondônia ao Vivo. Disponível em <<https://rondoniaovivo.com/noticia/justica/2017/05/19/ministerio-publico-apura-funcionamento-do-uber-em-porto-velho.html>>. Acesso em 21 fev. 2022.

130 Inquérito Civil Público nº 2017001010011306 – 11ª PJ. Ministério Público do Estado de Rondônia.

131 Inquérito Civil Público nº 2017001010011306 – 11ª PJ. Ministério Público do Estado de Rondônia.

132 “Certidão de Registro e Licenciamento do Veículo; Carteira Nacional de Habilitação, com a observação 'exerce atividade remunerada', o que exige exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica; bilhete de seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres – DPVAT; verificação de antecedentes criminais; sistema de avaliação da corrida, por meio do aplicativo, pelos usuários, ao término de cada viagem”.

armazenados no aplicativo e podem, caso necessário, ser compartilhados com as autoridades competentes”; e que “o aplicativo possibilita ao usuário uma estimativa do preço da corrida a ser contratada, antes de sua realização, inserindo o local de destino”.

De outro giro, ressaltou “a diferenciação entre a atividade privativa dos taxistas, que é o transporte individual público, do transporte individual privado, realizado pela empresa” e que, portanto, “não há necessidade de autorização municipal prévia para o exercício de atividade privada”.

A Uber argumentou que “os estudos promovidos pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE demonstram que não há danos à livre concorrência, com a entrada do transporte compartilhado no mercado” e que “o Marco Civil da Internet no Brasil (Lei nº 12.965/2014) proíbe a suspensão do funcionamento de um serviço de internet, como o prestado pela empresa”.

Por fim, a empresa ressaltou que “atua em mais de 80 países e 50 cidades do Brasil, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana, reduzindo o número de veículos nas ruas e a poluição ambiental, além de estabelecer uma concorrência saudável com o serviço de táxi, que contribui para a melhoria da qualidade do transporte de passageiros em geral” (fls. 235/257).

Em que pese os argumentos sustentados pela Uber, o Município de Porto Velho manteve seu entendimento sobre a necessidade de regulamentação do transporte compartilhado em âmbito local, o que ocorreu através da Lei Complementar Municipal nº 717/2018, a qual estabeleceu que o serviço deveria ser prestado mediante prévia autorização do Município de Porto Velho (SEMTRAN), observando uma série de requisitos¹³³.

Segundo a Lei nº 717/2018, o serviço deveria ser oferecido ao consumidor, somente por meio de acesso ao aplicativo, gerido por Empresa de

133 Lei Complementar Municipal nº 717, de 04 de abril de 2018. **Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de aplicativo ou outra tecnologia de comunicação em rede no Município de Porto Velho e seus Distritos e dá outras providências.** Disponível em <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=358669>>. Acesso em 26 jan. 2022.

Tecnologia e Transportes – ETT, que recebe a demanda e a distribui entre os prestadores de serviço.

A exploração da atividade de transporte compartilhado pela Empresa de Tecnologia e Transportes – ETT somente poderia iniciar-se no Município após prévio credenciamento junto à administração Municipal, por ato próprio, demonstrando que o aplicativo preenche os seguintes requisitos mínimos de informação ao consumidor sobre a origem e o destino das viagens; o tempo de duração e distância estimada do trajeto; o tempo de espera para a chegada estimada do veículo à origem; o mapa digital para o acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real; os itens estimados do preço a ser pago; a avaliação da qualidade do serviço prestado; a identificação do condutor, por meio de foto e do veículo, por meio do modelo, cor e do número da placa; a emissão de recibo eletrônico para o usuário, contendo todas as informações referentes à viagem; dentre outros (art. 5º).

A referida Lei 717 exigiu, ainda, para a emissão do Certificado Anual de Credenciamento da ETT junto a SEMTRAN, com vigência de 12 meses, que as empresas protocolassem uma série infindável de documentos, incluindo o seu ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, contendo a previsão de execução de atividade compatível com a prevista na Lei Complementar, devendo ser registrado na Junta Comercial do Estado de Rondônia. As ETT's deveriam apresentar, também, a sua inscrição regular no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ; a documentação dos seus representantes legais; a identificação dos veículos da sua frota; o dístico identificador da empresa; o comprovante de inscrição junto à SEMFAZ; o alvará de localização e funcionamento da sede, filial ou escritório de representação da empresa no município de Porto Velho; a prova do recolhimento dos impostos e taxas devidos à Fazenda Federal, Estadual e Municipal; a declaração de que somente admitiriam como prestadores de serviços os detentores do Certificado de Autorização – CA, emitido pela SEMTRAN.

Os motoristas parceiros da empresa de transporte compartilhado, por sua vez, deveriam protocolizar junto à SEMTRAN um requerimento de cadastro, instruído com os seguintes documentos: Carteira Nacional de Habilitação, na categoria B ou superior, com informação de que exerce atividade remunerada;

Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo atualizado; Certidão Negativa de distribuição de feitos criminais, na esfera estadual e federal; Termo de Compromisso de vinculação à empresa de transporte compartilhado; Comprovante de domicílio no Município de Porto Velho, não superior a 60 dias; Certidão negativa de débitos municipais; Certidão de regularidade perante o Instituto Nacional de Seguro Social – INSS, na condição de contribuinte individual; apólice de seguro de acidentes pessoais a passageiros e do seguro obrigatório DPVAT; comprovante de recolhimento de taxa de emissão de CA e (art. 9º).

Os veículos utilizados no transporte compartilhado deveriam pertencer à espécie de passageiros tipo automóvel, ter tempo de fabricação máximo de oito anos para veículos movidos a gasolina, etanol e outros combustíveis fósseis e dez anos para veículos adaptados, híbridos, elétricos e com outras tecnologias de combustíveis renováveis não fósseis, serem licenciados no Município de Porto Velho, possuírem quatro portas, ar-condicionado e capacidade máxima para 7 passageiros, estarem identificados com o dístico e número de matrícula da ETT à qual é vinculado, estar dotado de suporte veicular para celular e serem aprovados em inspeção veicular simples pela SEMTRAN (art. 14).

A Lei Complementar estabeleceu como deveres das empresas de transporte compartilhado credenciar-se no Município de Porto Velho e com esse compartilhar seus dados; organizar a atividade e o serviço prestado pelos condutores dos veículos cadastrados; disponibilizar dístico de identificação e número de matrícula aos veículos cadastrados; intermediar a conexão entre os usuários e os condutores mediante adoção de aplicativo ou outra tecnologia de comunicação de rede; cadastrar os veículos e seus condutores para prestação do serviço; observar os critérios e definições da SEMTRAN, CONTRAN e DENATRAN quanto aos aspectos de segurança, conforto, higiene e qualidade; fixar o valor correspondente ao serviço prestado ao usuário; intermediar entre o condutor e o usuário, exclusivamente por meio do aplicativo, o recebimento do pagamento pelo serviço executado, disponibilizando meios eletrônicos para tanto, podendo ser aceito em espécie, disponibilizar ao usuário, de forma clara e acessível, antes do início da viagem, informações sobre a forma de cálculo do valor final do serviço que lhe

permitam estimá-lo, possuir sede, filial ou escritório de representação no Município de Porto Velho (art. 16).

Estabeleceu, ainda, como obrigações dos condutores, motoristas dos aplicativos não utilizar os pontos e as vagas destinadas aos serviços de táxi ou de paradas do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Porto Velho, utilizar a identificação do veículo e portar toda a documentação exigida, renovando-a quando necessário, agir com respeito e urbanidade nas relações interpessoais com os demais profissionais do serviço de transporte, fiscais municipais e agentes de fiscalização, usuários e público em geral, transportar o usuário em veículo em perfeitas condições de uso e funcionamento, higiene, segurança e conforto, até o seu destino final (art. 17), sendo que também elencou as condutas vedadas aos condutores, as infrações e suas penalidades (artigos 18 e 24 a 28).

Por fim, a Lei Municipal previu as obrigações tributárias, notadamente a incidência do Imposto sobre Serviços (ISS) nas atividades de transporte remunerado privado individual de passageiros, equivalente a 5 UPF's por condutor e, nos demais casos, como base de cálculo o montante da receita bruta (art. 36).

Em 18 de abril de 2018 a Uber publicou sua opinião sobre o assunto, em seu site oficial, com o seguinte título “Na contramão do Brasil, Porto Velho aprovou sua própria Lei do Retrocesso”. Segundo o artigo da Uber: “a aprovação da Lei 717/2018 ocorreu de forma atropelada, sem que houvesse uma discussão com as empresas, os motoristas parceiros e os milhares de usuários do serviço, sendo que todos seriam prejudicados pelas inúmeras restrições previstas na lei, que considerou ineficiente e inconstitucional”. A Uber afirmou acreditar que: “regulações modernas usam a tecnologia para o bem das pessoas e das cidades. Portanto, é importante frisar que diversos pontos da Lei 717/2018 terão um efeito exatamente oposto, burocratizando e inviabilizando o acesso à tecnologia”.

Entre os pontos problemáticos apontados pela Uber, estão “as determinações que não atendem a natureza do serviço privado e que dizem respeito ao serviço de transporte individual público (táxi)”. A Uber entendeu como inconstitucional a exigência de autorização específica para os motoristas de

aplicativo, mediante alvará, bem como, a obrigatoriedade de compartilhamento de seus dados, por violar o Marco Civil da Internet.

Por fim, a Uber afirmou que “a Lei estabeleceu burocracia extremamente excessiva, exigindo de motoristas parceiros uma quantidade desproporcional de certidões e comprovantes”, que vão desde comprovante de domicílio a Certidão Negativa de Débitos Municipais, além de taxas e restrições como licenciamento no Município de Porto Velho, obrigatoriedade de identidade visual no para-brisas e vidro traseiro e limite de um motorista parceiro por veículo cadastrado, o que não é exigido para os taxistas¹³⁴.

De fato, a Lei Municipal nº 717/2018, ao regulamentar a atividade inovadora, o fez de maneira tão minuciosa, exigindo tantos requisitos para o exercício do transporte compartilhado, que se fosse cumprida à risca, inviabilizaria por completo o modelo de negócios inovador.

Posteriormente, o Tribunal de Justiça de Rondônia julgou inconstitucional, em parte, a referida Lei Complementar 717/2018, por entender ser a mobilidade urbana tema de competência privativa da União, reservando-se ao Município a competência suplementar e residual, para assuntos de interesse local, o que esvaziou o conteúdo e alcance da Lei, em seus principais pontos:

Direito Constitucional. Ação Direta de Inconstitucionalidade. Lei Complementar 717, de 4/4/2018, do Município de Porto Velho. Serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. 1. A União, dentro de sua competência legislativa privativa (art. 22, inc. XI, da CF/88), estabeleceu normas para a prestação do serviço de transporte remunerado privado, ditando comandos que cuidam, exclusivamente, da qualidade e informação, sem com isso barrar os avanços que tal inovação tecnológica propicia para a melhoria do serviço de transporte e da mobilidade urbana, entre outros tantos benefícios sociais. 2. Aos municípios é reservada a competência legislativa para tratar acerca de assuntos locais e suplementar à legislação federal, nos termos do art. 11-A da Lei Federal 12.587/2018, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço. 3. Evidenciadas hipóteses de contradição da legislação federal que regula a matéria (Lei Federal nº 13.460/2018), bem como de vício de ordem material em lei complementar que regula a matéria no Município de Porto Velho, necessária a declaração de inconstitucionalidade dos arts. 3º, incs. I a IV, VI e VII; art. 4º a 8º; art. 13;

134 NA CONTRAMÃO DO BRASIL, PORTO VELHO APROVOU SUA PRÓPRIA LEI DO RETROCESSO. Uber *Newsroom*, 18 de abril de 2018. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/na-contramao-brasil-porto-velho-aprovou-sua-propria-lei-retrocesso/>>. Acesso em 26 jan. 2022.

art. 14, §§ 1º e 3º; arts. 16, 27, 28 e 31, inc. IV; art. 32, parágrafo único; art. 33 e 40 e, por fim, art. 43, parágrafo único, todos da Lei Complementar nº 717, de 4/4/2018. 4. Ação Direta de Inconstitucionalidade julgada parcialmente procedente¹³⁵.

Essa decisão foi equivocada na medida em que, embora o artigo 22 da Constituição Federal enumere as matérias de competência privativa da União, dentre as quais se encontram os serviços de transporte (inciso XI), cabe aos Municípios regulamentar e fiscalizar tais serviços em âmbito local (art. 30, V, CF/88).

A consequência foi que o Município ficou de mãos atadas para o exercício do poder de polícia da administração pública, em que pese a própria Lei 12.587/2012 prever como legítima a regulação do transporte compartilhado em âmbito local.

Assim, embora seja legítima a iniciativa de Município de Porto Velho em tentar regulamentar o transporte compartilhado, observou-se que falhou ao adentrar em tantas minúcias na Lei Municipal nº 717/2018. Deveria tê-lo feito de maneira mais enxuta, com a exigência de menos requisitos formais. Isso talvez evitasse sua derrubada pelo controle de constitucionalidade.

O legislador municipal não atentou para a inevitável consolidação do transporte compartilhado no mercado local e ao fato de que a própria plataforma de tecnologia já prevê alguns mecanismos para conferir segurança e qualidade ao serviço. A saída legal seria desregulamentar, paulatinamente, o serviço de táxi, a fim de equiparar as duas atividades.

Essa tentativa regulatória do transporte compartilhado, ocorrida no Município de Porto Velho já havia se reproduzido em outros municípios do país e no mundo, ocasionando as ondas regulatórias acima citadas. As empresas de transporte compartilhado argumentavam que as referidas ondas regulatórias eram o resultado de forte *lobby*¹³⁶, que envolveu manifestações, protestos no parlamento, participações em audiências públicas, tudo visando perpetuar a reserva de mercado

135 AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 0802559-78.2018.822.0000, Rel. Des. Eurico Montenegro, Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia: Presidência, julgado em 16/04/2019.

136 “O lobismo é a ação de um grupo organizado, no sentido de influenciar as autoridades, de forma ostensiva ou velada, com objetivo de interferir diretamente nas decisões em favor de suas causas ou objetivos”.

dos táxis, um grupo formador de opinião e apoio estratégico em eleições¹³⁷, conforme relata Mike Isaac¹³⁸:

[...] políticos, no fim das contas, sempre agiam da mesma forma: eles preservavam a ordem estabelecida. Não fazia diferença o fato de o aplicativo da Uber ser transformador, uma maneira de permitir que as pessoas pegassem carona com um desconhecido só com alguns toques de celular. O modelo novo enfureceu os sindicatos de taxistas e de transportes, e essas pessoas abarrotavam a prefeitura com telefonemas e e-mails raivosos. Enquanto isso, a Uber recolhia tranquilamente seus lucros, sem contar o estrondoso apoio popular dos moradores, que adoravam a facilidade e a simplicidade do serviço¹³⁹.

E ainda:

[...] “Confronto consciente” se baseava na ideia de que os funcionários da Uber não fugiriam de conflitos ou brigas – desde que fosse por uma questão de princípios. Esse item era usado com frequência para justificar a invasão da Uber a cidades novas mesmo quando era contra a lei ou contra a vontade; a Uber sabia que os táxis eram corruptos e protecionistas. A empresa estava abrindo caminho à força pelo bem dos clientes naquela cidade, mesmo que eles ainda não soubessem¹⁴⁰.

Da mesma forma,

Para Kalanick, as “leis” locais eram regras hipócritas, impostas por autoridades municipais, para favorecer grupos de transporte. Na sua opinião, a Uber estava em uma cruzada: a empresa tinha de conquistar consumidores ao mesmo tempo que enfrentava táticas desonestas e agressivas dos interesses já estabelecidos – desde a Câmara Municipal até o governo do Estado, que conspiravam para que os serviços de táxi continuassem ruins e caros. Ele achava que a indústria taxista era comandada por “cartéis”. O sistema todo era corrupto¹⁴¹.

Por outro lado, os taxistas argumentavam que as empresas de transporte compartilhado também exerciam o seu *lobby* sobre o poder público, visando derrubar as leis municipais, que representavam uma barreira de entrada no mercado de transporte de passageiros, uma prática usual da Uber nos EUA, conforme

137 GRAZIANO, Luigi. O Lobby e o Interesse Público. Revista Brasileira de Ciências Sociais.12 (35).ISSN 0102-6909. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. p. 143.

138ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 11-12.

139ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 16.

140ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 36-37.

141 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 151-152.

descreve Mike Issac¹⁴²:

A Uber não poupou gastos com campanhas de lobby. A empresa era presença regular no topo da lista de financiadores em estados como Nova York, Texas e Colorado – e dezenas de outros onde havia oposição do poder legislativo, despejando dezenas de milhões de dólares todo ano para convencer parlamentares. [...] O dinheiro foi bem gasto. A Uber conseguiu alterar a legislação em muitos estados. Como resultado, os parlamentares raramente ou nunca tocavam no assunto das obrigações trabalhistas que a Uber tinha para com seus “motoristas parceiros”. Com isso, a Uber podia definir seus motoristas como profissionais autônomos – representados pelo código 1099 no sistema tributário americano -, o que eximia a empresa de pagar benefícios como seguro-desemprego, plano de saúde e outras garantias. Assim, ela economizava uma fortuna com despesas trabalhistas normais e diminuía muito sua responsabilidade quanto aos atos dos motoristas.

No Brasil, tramitou no Senado Federal o Projeto de Lei Complementar nº 28/2017, que visava inicialmente alterar o Código de Trânsito Brasileiro, reduzindo o percentual de ganho das empresas de transporte compartilhado sobre os rendimentos dos motoristas de 25% para 5%, bem como, exigindo uma série de requisitos para o exercício da atividade. A Uber fez uma campanha na internet contra o referido PLC, incentivando seus usuários a aderirem a um abaixo-assinado digital, que coletou cerca de 800 mil assinaturas, com as *hashtags* #LeidoRetrocesso e #JuntosPelaMobilidade.

Antes da votação do projeto no Senado Federal, o presidente-executivo da Uber veio ao Brasil e foi recebido por Senadores e pelo próprio Ministro da Fazenda, obtendo êxito em retirar do projeto a parte que declarava que as empresas de compartilhamento são prestadoras de um serviço público e que, portanto, os motoristas precisavam de uma permissão do Município para trabalhar¹⁴³.

O referido Projeto de Lei Complementar nº 28/2017 resultou na Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que alterou o artigo 4º, X da Lei nº 12.587/2012, sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, conceituando o transporte

142 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 155.

143 SANTOS, Roberto Santana; PITILLO, João Cláudio Platenik. Os estranhos poderes da Uber no Brasil: CEO da Uber vem ao Brasil, tem encontro especial com o ministro da Fazenda e empresa consegue vitória no Senado. O que está por trás? **Dom Total**. 06 nov. 2017. Disponível em <domtotal.com/noticia/1205145/2017/11/os-estranhos-poderes-da-uber-no-brasil/>. Acesso em 22 fev. 2022.

compartilhado como sendo de natureza privada, não se exigindo, portanto, autorização do Município para o seu exercício.

2.3 OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS APLICÁVEIS AO TRANSPORTE COMPARTILHADO

A ordem econômica brasileira possui seu caráter liberal evidenciado pela leitura do parágrafo único do artigo 170 da Constituição Federal, que estabelece que “é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei”.

Assim, o constituinte originário criou um Estado Liberal de intervenção mínima na economia, visando, tão somente, assegurar a promoção do bem-estar social. O modelo capitalista ficou evidenciado no individualismo próprio do liberalismo econômico, tendo como principais características a propriedade privada dos meios de produção, o trabalho assalariado e o sistema de mercado, baseado na livre iniciativa e na livre concorrência, que são os princípios constitucionais que regem a ordem econômica brasileira.

Dessa forma, os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência foram utilizados amplamente para justificarem a derrubada das normas regulatórias municipais, que representavam uma barreira de entrada no mercado para o transporte compartilhado.

Conforme relatado no capítulo anterior, a primeira onda regulatória do transporte compartilhado tentou impedir o ingresso de novos entrantes no mercado já estabelecido dos táxis e teve como marco a Lei nº 16.279/2015 e o Decreto nº 56.981/2016, do Município de São Paulo. A primeira proibiu por completo o transporte compartilhado naquele Município e o segundo tentou regulamentar a referida atividade, estabelecendo os requisitos para o seu exercício.

Posteriormente, o Supremo Tribunal Federal, no tema de repercussão geral nº 967 no Recurso Extraordinário n. 1.054.110/SP, com base nos princípios da

livre concorrência e da livre iniciativa, julgou inconstitucional a Lei nº 16.279/2015 do Município de São Paulo.

O Relator, Ministro Luís Roberto Barroso, afirmou que as normas que proíbem ou restringem de forma desproporcional o transporte privado remunerado de passageiros por motoristas cadastrados são inconstitucionais. Fundamentou o julgado nos seguintes pontos:

1) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; 2) a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos é contrária ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência; 3) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional, fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada; 4) a admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi, afirma-se como estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido, historicamente, a um monopólio de fato. 5) a União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/88, art. 22, XI) estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço.

Assim, o relator entendeu que a proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo viola os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência e que; os Municípios, no exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização, não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal, através da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (CF/1988, art. 22, X)¹⁴⁴.

Da leitura do referido julgado extrai-se que o relator buscou prestigiar os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, mas apenas em favor da liberdade empresarial, típica do capitalismo.

144 SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Recurso Extraordinário 2216901-06.2015.8.26.000-SP. Relator Ministro Roberto Barroso. Julgado 9.05.2019. DJE-194, de 06.09.2019. Disponível em <<https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/768192170/recurso-extraordinario-re-1054110-sp-sao-paulo-2216901-0620158260000>>. Acesso em 21.jan.2022.

Ocorre que a livre iniciativa não se resume a ser um princípio do liberalismo econômico, mas também serve de mecanismo para a proteção do mercado contra um capitalismo predatório e anticoncorrencial. Embora a CF/88 assegure o livre exercício de qualquer profissão, a livre iniciativa exige que o indivíduo preencha os requisitos legais específicos para este exercício, seja para ser médico, dentista, advogado e até para ser motorista de aplicativo. Do mesmo modo, a defesa da concorrência exige uma atuação positiva do Estado contra a concorrência desleal, que visa a dominação dos mercados, onde as empresas mais fortes estabelecem monopólios, quebrando as pequenas.

O julgado se baseou, ainda, nos princípios implícitos no texto constitucional e extraídos a partir da sua exegese teleológica: do desenvolvimento econômico e da liberdade econômica; além dos princípios do valor social do trabalho e do pleno emprego, dos quais decorre a obrigação do Estado de fomentar o exercício de atividades geradoras de emprego, renda e riqueza para a população economicamente ativa, possibilitando a cada trabalhador uma existência digna (art. 170, caput e parágrafo único, CF/88). Isso veio de encontro à demanda de 14 milhões de desempregados, que viram na atividade de motorista de aplicativo uma fonte alternativa de emprego e renda¹⁴⁵.

Assim, reafirma-se que os princípios da livre iniciativa e livre concorrência não são absolutos na ordem constitucional e, em caso de constatação de abuso de poder econômico e de práticas anticoncorrenciais, a lei, dentro dos limites estabelecidos pela Constituição, pode e deve impor limitações ao exercício empresarial, desde que apoiada em objetivos legítimos¹⁴⁶.

A Constituição Federal consagra, ainda, a defesa do consumidor, como princípio constitucional da ordem econômica no mesmo artigo 170, sendo, portanto, de mesma hierarquia dos princípios acima citados. O artigo 1º do Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) proclama que as suas normas são de ordem pública e interesse social. Isto quer dizer que são normas

145FIGUEIREDO, Thiago Caló de. **A Inconstitucionalidade da Proibição do Transporte de Passageiros no Âmbito Privado**: uma análise do caso Uber. p. 21.

146NETO, Rafael Robinson de Sousa. **Princípios Constitucionais Econômicos e o Caso Uber**. p. 27.

irrenunciáveis, cogentes, que invalidam as demais normas que estejam em conflito, podendo ser reconhecidas, de ofício, pelo Poder Judiciário, pois resguardam valores básicos e fundamentais da ordem jurídica do Estado Social (STJ, Resp. 586.316, Rel. Min. Herman Benjamin, 2ª T., DJ 19/03/09).

Portanto, é dever do Estado promover a defesa do consumidor (CF, art. 170, IV e V e art. 5º, XXXII), conferindo-se a este o caráter de agente normativo e regulador da atividade econômica (CF, art. 174, caput), devendo pautar-se pela repressão do abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros (CF, art. 170, § 4º)¹⁴⁷.

Destarte, conclui-se que nenhum princípio constitucional é absoluto, não devendo haver hierarquia entre eles, mas sim harmonia na aplicação de princípios constitucionais de mesma hierarquia, quando da formulação de uma norma regulamentar, de forma que a promoção da livre concorrência e da livre iniciativa não coloque em risco a defesa do consumidor, que é também considerado um direito fundamental (artigo 5º, XXXII, CF/88).

Os direitos fundamentais, na sua dimensão objetiva, são vistos como norte para todo o ordenamento jurídico, orientando e impondo limites à interpretação da legislação infraconstitucional. É a partir do reconhecimento dessa dimensão objetiva dos direitos fundamentais que ao Estado não basta apenas abster-se de violar esses direitos (dos consumidores), devendo também protegê-los contra agressões e ameaças de terceiros (fornecedores), assegurando as condições materiais para que sejam efetivamente gozados por todos. Assim, o ente estatal deve fixar limites, através da norma reguladora, para a atividade econômica, potencialmente violadora dos direitos dos consumidores.

Portanto, a decisão do Supremo Tribunal Federal, no tema de repercussão geral nº 967, com uma interpretação dos princípios constitucionais em prol do livre mercado, limitou o poder regulamentar dos Municípios em relação ao transporte compartilhado e de certa forma, inviabilizou a sua atuação.

147 LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Regulação no Brasil: Como atuam as Agências Reguladoras. In: MARTINS, Charles (Org.). **O Direito Moderno e seus Reflexos**: uma visão prática. Rio de Janeiro: Conquista, 2020, v. 1, p. 44.

2.4 O TRANSPORTE COMPARTILHADO E OS DIREITOS TRABALHISTAS DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS

No Brasil, a Justiça do Trabalho tem prolatado decisões no sentido de não reconhecer o vínculo empregatício entre os motoristas e as empresas de transporte compartilhado, o que é objeto de severas críticas por parte de organismos internacionais, como a Organização Internacional do Trabalho – OIT. Essa tendência deu lugar ao termo “uberização” do mercado de trabalho, que é sinônimo de precarização das condições de trabalho em geral¹⁴⁸.

Nos últimos anos observou-se um incremento da judicialização de demandas trabalhistas de motoristas de aplicativos, com objetivo de ver reconhecida a relação de emprego, que acreditam existir em relação às empresas proprietárias das plataformas de compartilhamento, em especial a Uber. Os motoristas sustentam estar evidenciada a subordinação, essencial para a caracterização do vínculo empregatício.

Nas ações trabalhistas propostas, os motoristas argumentam que arcam com todos os custos da operação: desgaste do veículo, gasolina, pneus, IPVA. Além disso, a plataforma fixa o preço da corrida segundo seus próprios critérios, fazendo com que o percentual do valor da corrida, que fica com os motoristas, não seja suficiente para cobrir os custos da operação, tampouco para remunerá-los condignamente, caracterizando exploração de mão de obra e até trabalho em condições análogas à escravidão. Não é incomum que motoristas rodem mais de dezesseis horas por dia, de domingo a domingo, com grande desgaste físico, para não terminarem o mês no prejuízo.

A empresa retém para si 25% de tudo o que é produzido por seus motoristas e adota políticas de baixar o valor da corrida para incrementar a demanda, na tarifa dinâmica. Com a alta do preço do combustível os motoristas viram sua margem de remuneração reduzir drasticamente, uma vez que não conseguem reajustar o preço das corridas nos mesmos patamares. Isso faz com que

148 NETO, Rafael Robinson de Sousa. **Princípios Constitucionais Econômicos e o Caso Uber**. p. 27.

o valor pago aos motoristas não cubra sequer o custo da gasolina, o que leva ao cancelamento de viagens por eles, por não serem economicamente viáveis¹⁴⁹.

O pagamento é feito a cada 7 dias, diretamente na conta bancária cadastrada pelo motorista, já com o percentual da empresa descontado. A maioria dos motoristas continua no negócio por falta de opção e atualmente não é incomum que organizem paralisações e protestos contra as empresas de compartilhamento em vários Estados do país, pleiteando melhores condições de trabalho e remuneração¹⁵⁰.

Ao analisar as demandas trabalhistas propostas, o judiciário brasileiro vinha alternando seu entendimento quanto a natureza jurídica do serviço prestado pelos motoristas de aplicativo, ora como sendo subordinado à plataforma tecnológica, gerando vínculo empregatício, ora como sendo prestado por empreendedores individuais/profissionais autônomos.

Inicialmente, a 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte reconheceu o vínculo empregatício entre o motorista do aplicativo e a Uber, cunhando a expressão “uberização” como um conceito de relação danosa ao trabalhador. Porém, quando o caso subiu ao Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região houve a reforma da decisão, entendendo-se não haver pessoalidade na relação entre motorista e a Uber, pois outra pessoa pode dirigir o mesmo carro, bastando realizar um novo cadastro no aplicativo¹⁵¹.

Argumentou-se, ainda, que as plataformas de compartilhamento se utilizam de inteligência artificial, programação algorítmica e fórmulas matemáticas, que executam rotinas automatizadas, não havendo interação humana nesse processo, capaz de caracterizar hierarquia e subordinação, essenciais para a

149 JORNALISTA VIROU UBER POR UM MÊS E LUCROU SÓ 30 REAIS POR DIA: repórter descobriu percalços da profissão e as trapaças dos motoristas do aplicativo para aumentar o rendimento. Veja. 04 abr. 2017. Disponível em <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/uber-teste-motorista-um-mes/>>. Acesso em 18 fev. 2022.

150 JORNALISTA VIROU UBER POR UM MÊS E LUCROU SÓ 30 REAIS POR DIA: repórter descobriu percalços da profissão e as trapaças dos motoristas do aplicativo para aumentar o rendimento. Veja. 04 abr. 2017.

151 TRT da 3.ª Região; PJe: 0011359-34.2016.5.03.0112 (ROT); Disponibilização: 25/05/2017; Órgão Julgador: Nona Turma; Relator: Maria Stela Alvares da S.Campos.

relação trabalhista¹⁵².

Posteriormente, o mesmo TRT da 3ª Região reconheceu o vínculo empregatício entre um motorista e a Uber, agora sustentando haver a pessoalidade na prestação dos serviços pelo motorista, sob subordinação ao empregador (Uber) e mediante salário. Reconheceu tratar-se de trabalho remunerado, na medida em que o motorista recebia semanalmente pela produção, descontada a participação da empresa¹⁵³.

Os valores recebidos eram definidos previamente pela plataforma da Uber, ainda que por algoritmos. Assim, o motorista estava sujeito às regras preestabelecidas e ao poder disciplinar da empresa, podendo ser desligado em caso de ser mal avaliado pelos usuários do serviço, caracterizando a subordinação e a relação de emprego¹⁵⁴.

Em 2020, a 5ª Turma do TST deixou de reconhecer o vínculo empregatício de motorista com a Uber, afirmando que se tratava de empreendedor individual, que se utilizava da tecnologia que a empresa disponibilizava na plataforma. Argumentou que o motorista tinha a liberdade de aceitar ou não a corrida, bem como de flexibilizar o seu horário de trabalho, podendo optar por ficar *off-line*, definir suas rotas e até recusar passageiros, não havendo, portanto, subordinação em relação à empresa¹⁵⁵.

No conflito de competência Nº 164.544-MG (2019/0079952-0), entre a Justiça Comum e a Trabalhista, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) entendeu que a relação entre a empresa de transporte compartilhado e o motorista é de cunho eminentemente civil, não havendo que se falar de relação trabalhista, pois os “critérios antigos” da relação trabalhista, como os previstos na CLT, não se aplicam

152 TRT da 3.ª Região; PJe: 0011359-34.2016.5.03.0112 (ROT); Disponibilização: 25/05/2017; Órgão Julgador: Nona Turma; Relator: Maria Stela Alvares da S.Campos.

153 TRT da 3.ª Região; PJe: 0010806-62.2017.5.03.0011 (ROT); Disponibilização: 08/08/2019; Órgão Julgador: Decima Primeira Turma; Redator: Convocada Ana Maria Espi Cavalcanti.

154 TRT da 3.ª Região; PJe: 0010806-62.2017.5.03.0011 (ROT); Disponibilização: 08/08/2019; Órgão Julgador: Decima Primeira Turma; Redator: Convocada Ana Maria Espi Cavalcanti.

155 TST RR-1000123-89.2017.5.02.0038, 5ª Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 07/02/2020.

às novas relações que envolvem plataformas e aplicativos¹⁵⁶.

O relator fundamentou sua decisão, ressaltando que o transporte compartilhado teve sua natureza jurídica definida pelo artigo 4º, inciso X, da Lei nº 13.640/2018, que alterou a Lei nº 12.587/2021, como sendo de caráter privado, em consonância com o conceito adotado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e que esse novo modelo de negócios gera oportunidades econômicas para os motoristas e oferece vantagens aos consumidores, como menores custos, maior seletividade, conveniência, experiências sociais ou mesmo uma proposta de consumo mais sustentável¹⁵⁷.

O STJ concluiu que as ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram o surgimento de uma nova modalidade de interação econômica: a economia compartilhada (*sharing economy*). Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma¹⁵⁸.

Observou-se que a referida decisão do STJ pode ser considerada ativista em prol do livre mercado; sob o pretexto de não criar obstáculos ao desenvolvimento econômico do país, beneficiou as empresas de transporte compartilhado, não reconhecendo a natureza trabalhista da relação jurídica entre os motoristas e as plataformas tecnológicas de compartilhamento. Com isso, negou vigência a direitos trabalhistas a muito consagrados na Constituição Federal (artigo 7º) e na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), ao pregar que “os critérios antigos da relação trabalhista, como os previstos na CLT, não se aplicam mais às novas relações sociais, que envolvem plataformas e aplicativos”.

Pergunta-se: Estaria o STJ, tacitamente, revogando as normas constitucionais e trabalhistas sobre o assunto?

156 STJ. Conflito de Competência nº 164.544/MG (2019/0079952-0). Disponível em <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/859430549/conflito-de-competencia-cc-164544-mg-2019-0079952-0/inteiro-teor-859430559?ref=serp>>. Acesso em 19 out. 2021.

157 PAIXÃO, Marcelo Barros Falcão da. Os desafios do direito do consumidor e da regulação na *sharing economy*. **Revista dos Tribunais**, vol. 994, ano 107. São Paulo: Ed. RT, agosto 2018, p. 227/228.

158 STJ. Conflito de Competência nº 164.544/MG (2019/0079952-0).

Como resposta evidenciou-se o forte *lobby* exercido pelas empresas transnacionais de economia compartilhada junto aos Tribunais pátrios, no sentido de buscar consolidar uma jurisprudência em seu favor, em prol do modelo neoliberal, onde os direitos trabalhistas são relativizados.

Segundo Roberto Santana Santos e João Cláudio Plantenik Pitillo¹⁵⁹:

O governo brasileiro e o grande capital tentam vender o Uber como saída para o desemprego que atinge 14 milhões de brasileiros. O discurso da Uber para seus “parceiros” (como chama os motoristas, para não denotar vínculo empregatício) é o mesmo que os governos neoliberais usam para a população em geral: “se houver qualquer regulamentação o aplicativo ficará inviável! (...) Teremos que encerrar as atividades!” Exatamente igual às falas do tipo “a reforma trabalhista é necessária para gerar empregos”, como se a culpa do desemprego fosse dos direitos do trabalhador. Pura lorota. O Uber pagar mais impostos e seguir regras básicas de funcionamento e segurança não inviabiliza sistema nenhum. Mas prevalece a ganância de ganhar mais às custas do trabalho dos motoristas.

Outra reviravolta ocorreu em 2021, quando a 7ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região se negou a homologar um acordo entre a Uber e uma motorista de aplicativo. Ao reconhecer a existência de vínculo empregatício, a Justiça condenou a Uber a arcar com todos os direitos trabalhistas (13º salário, férias, aviso prévio, FGTS e horas extras) e anotar a carteira de trabalho da motorista. A relatora concluiu haver violação dos princípios da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho, condenando a empresa ao pagamento de indenização por dano moral no valor de R\$ 5 mil reais. Baseou-se nos precedentes do TRT3, TRT11 e TRT15, que já haviam tomado decisões semelhantes.

Segundo a exordial da ação trabalhista, a motorista alegava que trabalhava sob subordinação e controle contínuos da empresa, através do algoritmo, que é o meio de “comando, controle e supervisão para aplicação de sanções disciplinares e para a fixação do preço da corrida” e que cumpria uma jornada de trabalho extenuante, fazendo cerca de 1,2 mil corridas por mês.

A desembargadora Carina Rodrigues Bicalho entendeu que a Uber, ao

159 SANTOS, Roberto Santana. PITILLO, João Cláudio Platenik. Os estranhos poderes da Uber no Brasil: CEO da Uber vem ao Brasil, tem encontro especial com o ministro da Fazenda e empresa consegue vitória no Senado. O que está por trás? **Dom Total**. 06 nov. 2017.

tentar formalizar um acordo com a motorista, usou da conciliação como estratégia para manipular a jurisprudência trabalhista sobre o tema do processo, citou o Acórdão do TRT3 (MG), que indicava “litigância manipulativa” por parte da Uber, verificou que a empresa não fazia acordos na 9ª Turma do TRT, por haver posicionamentos favoráveis aos motoristas, mas fazia acordos nas 1ª, 4ª e 11ª Turmas, que eram favoráveis a ela.

A magistrada citou ainda uma decisão da Corte do Estado da Califórnia (EUA), de agosto de 2016, que deixou de homologar um acordo proposto pela empresa, por não considerar que era justo, adequado e razoável para o trabalhador, assim como a situação apresentada no caso brasileiro.

A relatora fundamentou sua decisão nos princípios que caracterizam a relação de emprego, como a pessoalidade, que considerou presente, uma vez que apenas o motorista poderia se apresentar para realizar a tarefa junto ao cliente. Entendeu que não se pode confundir o objeto, veículo, com o sujeito, a pessoa humana, que o conduz. Desse modo, o compartilhamento do veículo entre motoristas não afasta a exigência de que aquele trabalhador, chamado pela defesa de “usuário motorista” e somente ele, naquele veículo ao qual se vinculou junto à Uber, exerça suas atividades, pessoalmente.

Outra questão tratada na análise da magistrada foi a onerosidade. Em seu voto registrou que o preço da viagem é calculado e fixado exclusivamente pela Uber, sem qualquer interferência dos motoristas.

Além disso, não há influência dos motoristas na gestão das reclamações dos passageiros, sendo que a empresa atua unilateralmente em seu poder diretivo. A juíza considerou que a motorista, ora reclamante, não se apropriou dos frutos do seu trabalho, que é rotineiramente entregue à Uber, não teve oportunidade de negociar o preço do trabalho com o passageiro e tampouco teve a oportunidade de gerir a insatisfação do cliente.

Ela ressaltou ainda que estão presentes as características do salário: essencialidade, já que a trabalhadora é remunerada por produção, reciprocidade,

uma vez que o pagamento pelo tomador acontece quando há autuação em seu favor, sucessividade, por se prolongar no tempo e periodicidade, em intervalos semanais e determinação heterônima, que no caso da Uber, passa a ser unilateral.

Segundo a Desembargadora Carina, o número de horas trabalhadas semanalmente é armazenado no aplicativo, assim como o número de viagens concluídas, a taxa de aceitação e de cancelamento. Mesmo que prestados de forma descontínua e intermitente, os serviços são necessários à atividade normal do tomador.

Sobre o quesito da subordinação, a magistrada indicou que a ausência de um chefe para dar ordens e fiscalizar o modo de realizar as atividades determinadas, pode ser substituído por meios telemáticos de controle, fazendo com que o chefe dos motoristas seja o dono do algoritmo, que sintetiza todos os comandos inseridos pela ré.

A magistrada sublinhou, ainda, que o contrato com a Uber prevê a desativação ou restrição de uso da plataforma aos motoristas que não cumprirem as regras ditadas pela empresa, que podem ser alteradas unilateralmente.

No Direito, o fato é caracterizado como poder diretivo, faculdade de ditar regras e poder disciplinar, capacidade de aplicar sanções. Ressaltou que os elementos dos autos demonstram inequívoca subordinação da motorista à Uber, caracterizada por feixe e intensidade de ordens dadas ao trabalhador, orientadoras da forma de realização do trabalho por meios telemáticos (algoritmos) com rigorosa fiscalização do cumprimento das ordens, característicos do poder diretivo, com aplicação de sanções próprias do poder disciplinar. Vejamos a ementa do julgado:

RECURSO ORDINÁRIO. UBER. MOTORISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA. EXISTÊNCIA.

O contrato de trabalho pode estar presente mesmo quando as partes dele não tratarem ou quando aparentar cuidar-se de outra modalidade contratual. O que importa, para o ordenamento jurídico trabalhista, é o fato e não a forma com que o revestem – princípio da primazia da realidade sobre a forma. No caso da subordinação jurídica, é certo se tratar do coração do contrato de trabalho, elemento fático sem o qual o vínculo de emprego não sobrevive, trazendo consigo acompanhar a construção e evolução da sociedade. A Lei, acompanhando a evolução tecnológica, expandiu o

conceito de subordinação clássica ao dispor que ‘os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e direitos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio’ (parágrafo único do artigo 6º da CLT). No caso em análise, resta claro nos autos que o que a Uber faz é codificar o comportamento dos motoristas, por meio da programação do seu algoritmo, no qual insere suas estratégias de gestão, sendo que referida programação fica armazenada em seu código-fonte. Em outros termos, realiza, portanto, controle, fiscalização e comando por programação neofordista. Dessa maneira, observadas as peculiaridades do caso em análise, evidenciando que a prestação de serviços se operou com pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e sob subordinação, impõe-se o reconhecimento do vínculo de emprego. (TRT-1. Processo nº 0101291-19.2018.5.01.0015, Relatora: Carina Rodrigues Bicalho).

A referida decisão da 7ª Turma do TRT – 1ª Região foi um marco para a jurisprudência trabalhista no sentido do reconhecimento dos direitos dos motoristas de aplicativo no Brasil, com reflexos em prol da proteção ao trabalhador de maneira geral, em face de empresas transnacionais, que desejam fazer do trabalhador o único “responsável” por suas condições de trabalho, como se fosse um trabalhador autônomo, mas que na prática é explorado¹⁶⁰.

Na ocasião, a Uber afirmou que “recorreria da decisão por entender que se tratava de entendimento isolado e divergente de outros julgados”, que indicavam “a consolidação de sólida jurisprudência a seu favor, com mais de 1.130 decisões de TRT’s e Varas do Trabalho”¹⁶¹.

Essa oscilação da jurisprudência pátria aponta na direção do que afirmou Luigi Ferrajoli¹⁶² sobre o retrocesso das soberanias nacionais. A internacionalização do mercado sem fronteiras pressiona os governos a uniformizarem suas leis e decisões judiciais, impondo a padronização de normas em favor das empresas transnacionais, dentre as quais se encontram as de economia compartilhada.

160 SANTOS, Roberto Santana. PITILLO, João Cláudio Platenik. Os estranhos poderes da Uber no Brasil: CEO da Uber vem ao Brasil, tem encontro especial com o ministro da Fazenda e empresa consegue vitória no Senado. O que está por trás? **Dom Total**. 06 nov. 2017.

161 PAIVA, Leticia. TRT1 não admite acordo e Uber terá de registrar e pagar direito a motorista: para relatora, a Uber adota ‘conciliação estratégica por julgador, para obter como resultado a manipulação da jurisprudência’. **Jota**. 03.08.2021. Disponível em <https://www.jota.info/tributos-e-empresas/trabalho/uber-trt1-acordo-negado-registrar-carteira-03082021?utm_campaign=jota_info_ultimas_noticias_-_destaques_-_03082021&utm_medium=email&utm_source=RD+Station>. Acesso em 04 ago 2021.

162 FERRAJOLI, Luigi. **Constitucionalismo más allá del Estado**. Tradução de Perfecto A. Ibáñez. Madrid: Trotta, 2018. p. 47.

Tal movimento busca reduzir os obstáculos que possam encarecer ou dificultar a atuação dessas empresas, mediante a promessa de geração de empregos e do desenvolvimento econômico, transformando o direito em um mero instrumento para a satisfação dos supremos interesses dos poderes privados, relegando ao segundo plano os direitos fundamentais dos cidadãos¹⁶³.

Trata-se de uma batalha de bastidores, que ocorre nos tribunais e parlamentos entre o Estado e o Mercado. *Ojeda Avilés* aborda o fenômeno em sua pesquisa sobre o Direito Transnacional do Trabalho, afirmando que existe grande probabilidade de vitória do interesse privado sobre o público, devido ao desembarque das empresas transnacionais com seu poder horizontal, que passou a competir com o poder vertical dos governos, causando o enfraquecimento dos sistemas de proteção social, em especial dos direitos trabalhistas¹⁶⁴.

163 CRUZ, Paulo Márcio. STELZER, Joana (orgs.). **Direito e Transnacionalidade**. p. 07.

164 AVILÉS, Antônio Ojeda. Derecho transnacional do trabajo. Valencia: Tirant Lo Blanch, 2013. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. p. 143.

CAPÍTULO 3

A NECESSIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE COMPARTILHADO EM ÂMBITO NACIONAL E TRANSNACIONAL

3.1 OS IMPACTOS NEGATIVOS OBSERVADOS EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE COMPARTILHADO

Com a popularização do transporte compartilhado de passageiros, qualquer pessoa poderia ser um motorista, cadastrando-se diretamente no aplicativo, sem a necessidade de uma licença do Município.

Com o lançamento do UberX, os candidatos a motorista de aplicativo começaram a cadastrar veículos bem menos confortáveis que os oferecidos na modalidade UberBlack, ou seja, carros velhos, sujos e sem manutenção periódica¹⁶⁵.

Outras condições do veículo automotor, como desgaste, seguros obrigatórios, também foram relativizadas pela plataforma, o que levou à precarização da qualidade do serviço, com a quebra das promessas iniciais de conforto, cordialidade e praticidade, a preços competitivos. A queda de qualidade foi denominada de “taxirização do Uber”, que pode ser considerada como sendo o primeiro impacto negativo¹⁶⁶.

A falta de transparência, relacionada à informação adequada e clara ao consumidor, sobre a composição do preço final do serviço, pode ser considerada o segundo impacto negativo. Isso ocorreu porque foi suprimido do aplicativo o indicador, que avisava sobre a entrada em vigor da tarifa dinâmica nos horários de pico. A tarifa dinâmica visa adequar o preço da corrida à lei da oferta e demanda. Quando a demanda cresce, o preço da corrida aumenta para estimular os motoristas

165 RECLAMAÇÕES CONTRA O UBER AUMENTAM VERTIGINOSAMENTE: Recebido como alternativa salvadora aos taxistas e seus desmandos, o aplicativo de motorista particular bate recorde de queixas dos passageiros. Veja Rio. 21 jan. 2017. Disponível em <<https://vejario.abril.com.br/cidade/reclamacoes-contra-o-uber-aumentam-vertiginosamente/>>. Acesso em 17 fev. 2022.

166 RECLAMAÇÕES CONTRA O UBER AUMENTAM VERTIGINOSAMENTE: Recebido como alternativa salvadora aos taxistas e seus desmandos, o aplicativo de motorista particular bate recorde de queixas dos passageiros. Veja Rio. 21 jan. 2017.

a rodar, podendo aumentar em até 11 vezes. Uma corrida que era R\$ 15,00 pode chegar a R\$ 200,00 no horário de alta procura. A tarifa dinâmica também é considerada preço predatório, que ocorre quando um fornecedor reduz o preço do produto/serviço, abaixo do seu custo, incorrendo em perdas no curto prazo, visando eliminar a concorrência e, uma vez atingido esse objetivo, volta a elevar o preço, obtendo, assim, ganhos no longo prazo, pois o consumidor não terá outras empresas com preços diferentes para escolher.

O terceiro impacto negativo diz respeito à segurança do consumidor em relação ao perfil do motorista. No início da implantação do transporte compartilhado, as empresas realizavam uma criteriosa seleção e treinamento dos candidatos a motorista, com duas semanas de aulas, provas e psicotécnicos. Era obrigatório o uso de terno e gravata e o veículo era inspecionado¹⁶⁷.

Com a chegada do UberX, que popularizou o serviço, essas exigências deixaram de ser observadas. Os treinamentos passaram a ser remotos, bem como o envio de fotos do registro do carro e da carteira de motorista, o que dificultou a efetiva aferição do perfil do motorista. Agora, é possível se tornar um motorista em apenas quatro horas e nem é preciso ter veículo próprio¹⁶⁸.

Em algumas situações, dois ou mais motoristas dividem o mesmo cadastro na plataforma, o que é irregular. O passageiro aguarda uma motorista mulher e aparece um homem. Aí ele explica que está se revezando com ela, pois precisa pagar as contas. Para evitar esse tipo de fraude, a Uber instituiu um teste de verificação de identificação em tempo real, em que ao motorista é solicitado tirar *selfies* periódicas. A imagem é comparada à do banco de dados da plataforma e se houver inconsistência a conta é bloqueada¹⁶⁹.

Entretanto, a partir do momento em que qualquer pessoa poderia ser um

167 RECLAMAÇÕES CONTRA O UBER AUMENTAM VERTIGINOSAMENTE: Recebido como alternativa salvadora aos taxistas e seus desmandos, o aplicativo de motorista particular bate recorde de queixas dos passageiros. Veja Rio. 21 jan. 2017.

168 RECLAMAÇÕES CONTRA O UBER AUMENTAM VERTIGINOSAMENTE: Recebido como alternativa salvadora aos taxistas e seus desmandos, o aplicativo de motorista particular bate recorde de queixas dos passageiros. Veja Rio. 21 jan. 2017.

169 JORNALISTA VIROU UBER POR UM MÊS E LUCROU SÓ 30 REAIS POR DIA: repórter descobriu percalços da profissão e as trapaças dos motoristas do aplicativo para aumentar o rendimento. Veja. 04 abr. 2017.

motorista de aplicativo, não era incomum que o candidato fosse alguém que tivesse passagens pela polícia, respondesse a um processo-crime ou estivesse em liberdade condicional, conforme narra Mike Isaac¹⁷⁰:

A Uber oferecia todas as facilidades possíveis para atrair motoristas. A empresa usava um sistema de verificação de antecedentes criminais que processava novos recrutados com rapidez. Serviços de táxi e chofer faziam análise de impressão digital, quer forneça um histórico completo do passado do motorista, mas o processo pode demorar semanas. A Uber terceirizava o serviço com a *Hirease*, uma empresa que se gabava de ter um tempo médio de espera de “menos de 36 horas”. A *Hirease* não exigia análise de impressões digitais.

Uma demora de semanas para verificar antecedentes era algo intolerável para a Uber. Uma semana era um ano; um mês, uma eternidade.

Depois de aperfeiçoar o processo de verificação rápida de antecedentes, a máquina política da Uber entrava em ação. Em estados que exigiam verificações com base em análise de impressões digitais, a *startup* contratava lobistas para impulsionar a reformulação das leis que cobravam verificações tradicionais para motoristas.

Assim, a simplificação do processo de verificação dos antecedentes criminais em prol da celeridade gerou uma lacuna, que permitiu o ingresso de pessoas com perfil não confiável, o que colocou em risco a segurança dos passageiros.

Os problemas iam desde motoristas que estacionavam em locais proibidos, como pontos de táxi, passando por falta de senso de direção e desconhecimento de rotas nas cidades, até os casos de prática de crimes, como tráfico de drogas, roubos, sequestros e estupros. Os crimes de violência sexual contra mulheres praticados por motoristas na direção dos veículos compartilhados eram comuns, em todo o mundo.

O caso mais emblemático foi relatado por Mike Isaac¹⁷¹ relativo ao estupro de uma passageira na Índia:

Um dos principais incidentes com motoristas na Índia ocorreu em dezembro de 2014. Uma jovem de 26 anos que atuava no mercado financeiro pediu um Uber para casa em Gurgaon, uma cidade vizinha de Nova Délhi, depois de um jantar de trabalho. Pouco depois de entrar no carro, ela cochilou. Foi nesse momento que o motorista, Shiv Kumar Yadav, percebeu que ela estava dormindo e se desviou da rota prevista.

Yadav desligou o celular, o que impossibilitou o rastreamento por parte da polícia ou da Uber. Ele dirigiu até um local isolado, estacionou o carro, foi para o banco traseiro e estuprou a jovem. Depois, Yadav a pressionou a não prestar queixa; disse que a mataria se ela contasse à polícia. Por fim, levou

170 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 154-155.

171 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 194.

a vítima para casa. A mulher ligou para a polícia à 1h25 de sábado. Ela havia tirado uma foto da placa de Yadav depois que o carro a deixou em seu apartamento. A polícia prendeu o homem no dia seguinte.

Em outro trecho do livro, o crescimento dos casos de violência sexual praticada pelos motoristas de aplicativo também é abordado:

Além da espionagem, havia também questões sérias quanto à segurança. O escândalo do estupro na Índia era só a ponta do iceberg. O que as pessoas de fora não sabiam era que as equipes operacionais da Uber lidavam com milhares de casos de conduta imprópria por ano, incluindo cada vez mais ocorrências de violência sexual. Com o crescimento da empresa, a quantidade de corridas chegou à faixa dos milhões, a até bilhões. Com números tão altos, era inevitável que ocorressem agressões e crimes sexuais. Mas o nível de exigência para cadastrar motoristas novos no aplicativo havia baixado tanto que pessoas que teriam sido barradas na indústria oficial dos táxis conseguiriam entrar facilmente na Uber. O problema ficou tão sério que, mais tarde, a empresa criaria a própria taxonomia com 21 classificações distintas para casos de conduta imprópria e violência sexual, a fim de colocar ordem na enorme quantidade de denúncias que recebia todos os anos¹⁷².

A postura inicial da Uber, em relação a essas denúncias de crimes praticados por motoristas, era a seguinte:

Quando a empresa, ou o motorista, recebia uma acusação nova de estupro ou um processo, alguns funcionários da Uber lembravam que os motoristas sempre são 'inocentes até que se prove o contrário'. [...] Tecnicamente era verdade e a Uber de fato havia visto algumas acusações falsas e tentativas de golpe. Mas Kalanick achava que, talvez mais que passageiras agredidas ou motoristas acusados, era a Uber que estava sendo alvo de perseguição. As pessoas de fora conspiravam constantemente contra a startup; inimigos queriam que a empresa falisse. A Uber, para ele, era a verdadeira vítima. 'Inocente até que se prove o contrário', repetia para seus funcionários. Às vezes, quando uma vítima de violência sexual decidia não levar o caso à justiça, ou se a ação era encerrada por falta de provas mais concretas, gritos de alegria ecoavam pelo quinto andar da sede da Uber.¹⁷³

Inicialmente, a Uber tentou se eximir de qualquer responsabilidade, por danos a consumidores, trabalhadores ou terceiros, decorrente do serviço de transporte de passageiros, fazendo constar expressamente, em seu contrato de adesão, denominado de "Termos Gerais de Uso do Serviço". A Uber afirmava que não era fornecedora de bens, não prestava diretamente serviços de transporte ou logística, nem funcionava como transportadora e que todos esses serviços de

172 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 213.

173 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 214.

transporte ou logística eram prestados por “parceiros independentes”, que não eram empregados, nem representantes da Uber, nem de qualquer de suas afiliadas.

O referido “Termo Geral de Uso do Serviço” advertia que o próprio prestador do serviço seria o responsável por obter acesso à rede de dados, necessária para usar os serviços da Uber e pelo pagamento de taxas e encargos; que a empresa não garantia que os serviços funcionariam em qualquer equipamento ou dispositivo em particular; que o consumidor, ao aderir ao transporte compartilhado da Uber, concordava que os serviços seriam prestados por um “Parceiro Independente”. A Uber, como mera intermediária, apenas facilitaria o pagamento do respectivo preço, agindo na qualidade de “agente limitado de cobrança” do Parceiro Independente. A empresa não se responsabilizaria pela confiabilidade, pontualidade, qualidade, adequação ou disponibilidade dos serviços prestados por seus motoristas parceiros, fazendo presumir, pela mera adesão ao referido termo, que o consumidor concordava e assumia todo o risco decorrente do uso dos serviços. A plataforma também não seria responsável por danos indiretos, inclusive lucros cessantes, perda de dados, danos morais ou patrimoniais relacionados, associados ou decorrentes de quaisquer dos serviços prestados por seus motoristas parceiros, ainda que a Uber tenha sido alertada para a possibilidade desses danos. Portanto, não seria responsável por nenhum dano, obrigação ou prejuízo decorrente do uso dos seus serviços pelo consumidor e/ou motorista parceiro independente, que o consumidor, ao aderir, concordava implicitamente em indenizar e manter a Uber, seus diretores, conselheiros, empregados e agentes, isentos de responsabilidade por todas e quaisquer reclamações, cobranças, prejuízos, responsabilidades e despesas (inclusive honorários advocatícios) decorrentes ou relacionados ao uso dos serviços de transporte, ao descumprimento ou violação de qualquer disposição do Termo de Uso, ao uso, pela Uber, de dados do conteúdo de usuário, ou pela violação dos direitos de terceiros, inclusive de parceiros independentes. Por fim, a empresa afirmava que caso qualquer disposição do Termo de Uso fosse considerada como ilegal, inválida ou inexecutável, total ou parcialmente, por qualquer legislação, essa disposição ou parte dela deveria ser, naquela medida, considerada como não existente, não prejudicando a legalidade,

validade e exequibilidade das demais disposições contidas no Termo de Uso¹⁷⁴.

Da leitura do referido contrato de adesão, denominado de “Termos Gerais de Uso do Serviço”, observa-se que foram conferidos todos os direitos e garantias à empresa e nenhum aos consumidores e trabalhadores. Essa postura da Uber é retratada por Mike Isaac¹⁷⁵, ao afirmar que:

A saga da Uber – que é, em essência, a história de Travis Kalanick – é um conto, de arrogância e excessos, ambientado no contexto de uma revolução tecnológica, em que estão em jogo bilhões de dólares e o futuro dos transportes. É uma história que apresenta os principais tópicos do Vale do Silício na última década: a velocidade das transformações tecnológicas pode se chocar com sistemas trabalhistas arraigados, perturbar o desenvolvimento urbano e virar toda uma indústria do avesso em questão de anos. É a história de uma indústria extremamente sexista, fomentada por um desequilíbrio de gênero e uma crença equivocada na meritocracia tecnológica, incapaz de enxergar os próprios desvios. É a história das maneiras abrangentes, porém mal compreendidas, com que as *startups* são financiadas hoje em dia e de como isso pode afetar líderes, funcionários e clientes de empresas de crescimento acelerado. É a história das decisões polêmicas tomadas em relação a informações pessoais de usuários conforme as empresas de tecnologia se dedicam a explorar os dados dos consumidores.

No Brasil, tais cláusulas do Termo Geral de Uso podem ser consideradas sem nenhum valor jurídico no ordenamento pátrio, por serem abusivas e leoninas, favorecendo, de maneira desigual a empresa. Isso representava afronta aos princípios constitucionais pátrios (isonomia, defesa do consumidor) e às normas consumeristas previstas no Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90), fazendo com que tais cláusulas abusivas fossem consideradas nulas de pleno direito. O Brasil adota a teoria da responsabilidade objetiva quando da reparação de dano causado por uma atividade econômica, bem como a solidariedade entre todos os agentes econômicos envolvidos na cadeia de responsabilização, não havendo como afastar a responsabilidade objetiva da empresa de transporte compartilhado, uma vez que evidenciado o dano a terceiros (consumidor ou trabalhador), durante a prestação do serviço.

Atualmente, essa postura arbitrária da empresa foi em parte revista, cedendo lugar a uma nova política institucional. Os escândalos sobre os crimes, violência sexual, discriminação por gênero, raça e orientação sexual, resultaram na perda de clientela e em prejuízos milionários para a marca. Então a Uber contratou

174 Termos Gerais de Uso do Aplicativo Uber.

175 ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. p. 19-20.

uma consultoria para criar o seu novo código de conduta institucional, que deveria ser adotado também por seus motoristas parceiros, a fim de mudar sua imagem negativa perante o público mundial.

Essa nova postura da empresa se refletiu em um comunicado institucional junto ao público, sobre seu novo código de conduta:

Este não é apenas um comunicado. É um posicionamento oficial da Uber! Nenhum tipo de violência deve ser tolerado e acreditamos no respeito como um caminho para segurança. É simples. Ou, pelo menos, deveria ser. Acabamos de renovar nosso Código de Conduta, no qual reafirmamos nosso compromisso com respeito e segurança em nossos serviços entre motoristas parceiros, entregadores parceiros e usuários. E tem uma mensagem que queremos deixar muito explícita: Se você comete assédio, atos de racismo, LGBTfobia ou qualquer outro tipo de violência em viagens feitas por meio de nossa plataforma, a Uber não é para você. Ou seja: se acha que pode dar em cima ou encostar sem permissão em motoristas ou passageiros(as), a Uber não é pra você. Se você faz piadas sobre a cor de pele de alguém e acha que respeito ao próximo só deve acontecer quando o próximo é igual a você, já sabe né? Isso mesmo, a Uber não é pra você. Sim, a Uber pode excluir de sua comunidade a conta de pessoas que não respeitem o Código de Conduta. Afinal, a gente acredita no respeito como um caminho para segurança, e segurança é inegociável. Conheça e siga sempre as regras de nosso Código de Conduta, para que a Uber possa ser sempre para você.¹⁷⁶

Nosso Código de Conduta

Acabamos de renovar nosso Código de Conduta, no qual afirmamos nosso compromisso com respeito e segurança em nossos serviços, entre motoristas parceiros, entregadores parceiros e usuários. E tem uma mensagem que queremos deixar muito explícita.

Se você comete assédio, racismo, LGBTfobia ou qualquer outro tipo de violência em viagens feitas por meio de nossa plataforma, a Uber não é para você.

Ou seja: se acha que pode dar em cima ou encostar sem permissão do motorista ou passageiros, a Uber não é para você.

Se você faz piadas sobre cor/raça de alguém e acha que respeito ao próximo só deve acontecer quando o próximo é igual a você, já sabe né? Isso mesmo, a Uber não é para você.

Sim, a Uber pode excluir da sua comunidade a conta de pessoas que não respeitem o Código de Conduta. Afinal, a gente acredita que respeito gera segurança e segurança é inegociável.

Conheça e siga sempre as regras do nosso Código de Conduta, para que a Uber seja sempre para você.

176 UBER LANÇA NOVO CÓDIGO DE CONDUTA E FAZ CAMPANHA CONTRA ASSÉDIO, RACISMO E LGBTFOBIA. Disponível em <<https://uaiz.opopular.com.br/uber-lanca-novo-codigo-de-conduta-e-faz-campanha-contra-assedio-racismo-e-lgbtfobia>>. Acesso em 23 fev. 2022.

Ainda mais tranquilidade para sua viagem.

Toque no ícone de escudo do app para acessar os recursos de segurança da Uber e obter ajuda sempre que precisar.

Segurança e respeito para todos

O Código de Conduta da Uber foi criado para que toda experiência seja positiva, segura e respeitosa.

Ele deve ser seguido por todos que se cadastram para ter uma conta Uber, incluindo passageiros, motoristas e entregadores parceiros, usuários do Uber Eats e da JUMP e restaurantes.

Trate todo mundo com respeito

As diretrizes desta seção ajudam a promover interações positivas entre as pessoas da nossa diversa comunidade em todas as experiências.

Contribua com a segurança de todos

Nossa equipe trabalha todos os dias para criar experiências mais seguras para todos. Foi pensando nisso que o Código foi escrito. Esta seção apresenta também as diretrizes para o Uber Eats.

Cumpra a lei

Estamos comprometidos em cumprir a lei e esperamos que os usuários de todos os nossos apps façam o mesmo.

Outras orientações para o Uber Eats

Além de seguir todas as regras do Código de Conduta da Uber, confira nossas normas para pedidos e entregas pelo Uber Eats.

O poder de suas escolhas

Todos os dias, milhões de pessoas têm experiências ótimas com a Uber. Essas interações positivas ajudam a definir quem nós somos. Obrigada por seu empenho em fazer da Uber uma comunidade segura e acolhedora.

Seus comentários são importantes

Você teve uma experiência ruim? Tem um elogio a fazer? É fácil contar pra gente. Nossa equipe trabalha sempre para melhorar nossos padrões e seus comentários são importantes para podermos acompanhar a evolução da nossa tecnologia.

Se quiser relatar um incidente, acesse a central de ajuda ou fale com a gente pelo app. Se estiver em perigo imediato, alerte o serviço de emergência ou as autoridades locais antes de avisar a Uber.

Como funcionam as avaliações

Uma avaliação alta significa que você está indo muito bem. Caso sua avaliação esteja abaixo da média na sua cidade, daremos sugestões de como melhorar. Se ela estiver muito abaixo da média, você poderá perder o

acesso ao app, de forma temporária ou permanente.

Como o Código de conduta se aplica a você

A Uber examina todas as denúncias, de violação do Código de Conduta, enviadas à nossa equipe de suporte e pode iniciar uma investigação com uma equipe especializada. Podemos bloquear sua conta até que a análise seja concluída. Se não seguir nosso Código, você pode perder o acesso às suas contas da Uber.

[...] Se não seguir nosso Código de Conduta, você pode perder o acesso às suas contas da Uber. Isso pode incluir certas ações fora do app, se determinarmos que elas são uma ameaça à segurança da comunidade da Uber ou prejudicam a marca, a reputação ou os negócios da Uber.

O novo código de conduta da empresa demonstra que houve uma grande preocupação em mudar sua imagem junto ao consumidor, para se adequar aos novos tempos, onde os direitos de todos devem ser respeitados.

O quarto impacto negativo observado diz respeito à prática de um capitalismo agressivo e predatório por parte das empresas de economia compartilhada, com consequências nefastas para a ponta mais vulnerável da relação jurídica: trabalhadores e consumidores.

Observou-se que o ideal inicial de colaboração desinteressada entre indivíduos, proposto pela economia compartilhada, com impactos benéficos à sustentabilidade e à mobilidade urbana, foi suplantado por uma realidade empresarial e capitalista mais tradicional¹⁷⁷.

As *startups* do Vale do Silício dependem do capital de risco, em que investidores apostam milhões de dólares nessas empresas recém-criadas com a esperança de encontrar outro Facebook ou Google¹⁷⁸.

A Uber atraiu milhões de dólares de capital de risco, sofrendo grande pressão de investidores para demonstrar que está em constante crescimento, com potencial de lucro rápido, fazendo com que o seu mantra seja sempre crescer e aumentar o número de clientes, custe o que custar. Essa política tem um custo social negativo, que evidencia uma forma brutal de capitalismo, que está deixando

177 BARTLETT, Jamie. Como a visão utópica do Vale do Silício pode criar uma forma brutal de capitalismo.

178 BARTLETT, Jamie. Como a visão utópica do Vale do Silício pode criar uma forma brutal de capitalismo.

de fora a parcela mais vulnerável da sociedade¹⁷⁹.

Assim, a missão inicial da economia compartilhada de melhorar o mundo conectando pessoas numa sociedade aberta foi substituída pelo autointeresse: do motorista, em ganhar um dinheiro extra, do usuário, em se locomover gastando menos e da empresa multinacional, que lucra milhões com o novo modelo de negócios e busca se esquivar de qualquer regulação nacional que impeça o seu crescimento¹⁸⁰.

As empresas passaram a incentivar seus motoristas a alugarem ou comprarem novos veículos para trabalharem, o que desvirtuou o ideal inicial relacionado à sustentabilidade:

O malfadado programa de leasing Xchange foi outro exemplo. Em determinado momento da história da Uber, alguém teve a ideia de que poderia haver milhares de potenciais motoristas que não tinham garantias suficientes ou histórico de crédito para alugar um carro. Mas a Uber podia ignorar isso e alugar o carro de qualquer modo, exigindo apenas que o locatário cumprisse sua obrigação imediatamente, dirigindo para o aplicativo. A Uber começou a fazer leasing com indivíduos de alto risco, com pouca ou nenhuma avaliação de risco de crédito. Funcionou ... bem, mais ou menos. O crescimento foi enorme, já que pessoas nunca antes qualificadas para crédito estavam, de repente, alugando carros. Milhares de novos motoristas entraram na plataforma, e os gerentes encarregados receberam gordas recompensas pela ideia. No mundo das caronas, foi equivalente a uma hipoteca, com crédito de risco.

Segundo Magalhães¹⁸¹, a Uber oferecia ajuda em sua página na Internet, para que os seus potenciais motoristas alugassem ou adquirissem veículos novos, através do seguinte anúncio: “Não tem carro? Temos soluções. Queremos ajudar você a começar. Por isso, temos parcerias com várias empresas para conseguir ofertas de aluguel de veículos, descontos em carros novos e muito mais”.

Nada pode ser mais ofensivo aos princípios da economia compartilhada do que essa ajuda, que tem consequências sociais nefastas, gerando o

179 BARTLETT, Jamie. Como a visão utópica do Vale do Silício pode criar uma forma brutal de capitalismo.

180 LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. p. 141.

181 MAGALHÃES, João Marcelo Rego. A controvérsia da Uber: da economia compartilhada à fuga regulatória? **Revista Eletrônica Jota**. 3 de março de 2020. Disponível em <<https://www.jota.com.br>>. Acesso em 14 abr. 2020.

superendividamento dos indivíduos, além das consequências ambientais já relatadas.

O caso mais emblemático aconteceu na Índia, onde a Uber publicou anúncios publicitários na imprensa e *outdoors*, prometendo aos motoristas um salário de US\$ 1,4 mil dólares por mês, cerca de quatro vezes mais do que os indianos normalmente ganhavam. A empresa ofereceu ajuda para que os candidatos a motoristas conseguissem empréstimos para comprar carros novos.

Ocorre que o número de motoristas foi aumentando, mas o número de clientes não, então os lucros caíram. E, como já não eram necessários tantos motoristas, a Uber cortou os incentivos aos motoristas. Um deles, Mohammed Zaheer, pegou um empréstimo de US\$ 11 mil para comprar um carro, mas pouco tempo depois, seu lucro foi apenas caindo, o que culminou com o seu suicídio¹⁸².

Assim, observou-se que a proposta inicial da economia compartilhada, que se baseava na carona gratuita, através do senso de comunidade, confiança e colaboração entre as pessoas, como uma proposta em prol da sustentabilidade e da melhoria da mobilidade urbana, cedeu lugar aos valores capitalistas tradicionais, que priorizam o crescimento e o lucro empresariais, resultando em uma pseudopartilha e em um pseudocompartilhamento¹⁸³.

Esses são os quatro impactos negativos observados em relação ao transporte compartilhado, os quais evidenciam que a referida atividade econômica para existir, não deve ser regida apenas pelas leis do livre mercado, mas ser regulada por normas que garantam, sem sufocar o seu caráter inovador, os direitos dos consumidores e trabalhadores.

3.2 A DIFICULDADE EM SE TRIBUTAR OS NEGÓCIOS DIGITAIS

Em todo o mundo, a economia compartilhada vem ganhando notoriedade

182 BARTLETT, Jamie. Como a visão utópica do Vale do Silício pode criar uma forma brutal de capitalismo.

183 VALENTE, Eduardo. Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento. p. 223. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. p. 207-217.

devido aos seus contornos virtuais, que impactam sobremaneira a forma como seus produtos e serviços são comercializados, dificultando o seu enquadramento nas regras fiscais em vigor. No ambiente virtual, os gigantes da tecnologia da informação buscam reduzir substancialmente suas contas fiscais e o montante de imposto que pagam¹⁸⁴.

No Brasil, observam-se falhas da legislação vigente em tributar os serviços digitais desterritorializados, fazendo com que isso gere consequências nefastas para a arrecadação tributária, que é constantemente menor, o que compromete a consecução das funções básicas do Estado.

A Constituição Federal, em seu art. 156, III¹⁸⁵, estipulou que o poder de instituir impostos sobre serviços de qualquer natureza (ISS) compete, de forma privativa, aos Municípios. A Lei Complementar n. 116/2003, prevê, dentre as atividades passíveis de incidência do referido tributo, os serviços de informática.

Esses serviços digitais possuem como características a intangibilidade e a transnacionalidade, pois as empresas de tecnologia realizam suas atividades de forma totalmente desterritorializada, em favor de indivíduos residentes no Brasil, sem possuir qualquer estabelecimento no território nacional¹⁸⁶.

Considerando que o Brasil adota o princípio da territorialidade para incidência tributária, centrado na ideia de que as normas só têm validade no âmbito territorial de cada ente federado, o surgimento desses serviços desterritorializados tem colocado à prova o Sistema Tributário Nacional.

A princípio, tais serviços digitais não possuem uma definição explícita no ordenamento jurídico brasileiro, aguardando a conceituação mais precisa pelos Tribunais Superiores, especialmente por meio do Tema 590 do STF, pendente de

184 BARTLETT, Jamie. Como a visão utópica do Vale do Silício pode criar uma forma brutal de capitalismo.

185 “Art. 156. Compete aos Municípios instituir impostos sobre: [...] III - serviços de qualquer natureza, não compreendidos no art. 155, II, definidos em lei complementar”.

186 LIMA, Tomás José Medeiros. A Erosão da Base Tributária provocada pelos Serviços Digitais Desterritorializados. p. 227 *In*: **Sustentabilidade e o Combate à Vulnerabilidade Socioeconômica**. Maria Cláudia da Silva Antunes de Souza (org.). Curitiba: Íthala, 2021, 405p.

juízo, que trata da incidência de ISS sobre contratos de licenciamento ou de cessão de programas de computador (*softwares*) desenvolvidos para clientes de forma personalizada, de Relatoria do Ministro Luiz Fux¹⁸⁷.

No âmbito internacional, visando combater a erosão da base tributária, que vem sendo realizada mundialmente pelas empresas transnacionais, um importante programa foi lançado em 2013, pela Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Econômico (OCDE), denominado BEPS (*Base Erosion and Profit Shifting*), cujo objetivo principal é sugerir medidas de reforma das normas de tributação em escala global.

O referido programa busca solucionar questões problemáticas de elisão e evasão fiscal, ocasionadas por políticas empresariais agressivas de companhias transnacionais, que redundam na evasão de receitas nos negócios digitais, erodindo a base tributária de diversos países, senão vejamos:

A erosão da base tributária constitui um grave risco à receita, à soberania e à equidade fiscal de um país, independentemente de ele ser ou não membro da OCDE. Embora essa prática possa afetar o erário nacional de diversas maneiras, a transferência de lucros é uma das mais comuns. Mais estudos sobre a questão são de suma importância e necessidade, não restando dúvida de que se trata de um problema presente e premente em muitas jurisdições¹⁸⁸.

Verifica-se, portanto, a urgência em se refletir sobre o modelo de tributação constitucionalmente adotado no Brasil em relação aos negócios digitais, notadamente de economia compartilhada. Urge reformular a sistemática de tributação nacional sobre as empresas transnacionais que prestam serviços desterritorializados, a fim de garantir o incremento da arrecadação tributária, que proporcione investimentos do Estado nos serviços públicos essenciais, de interesse público, como contrapartida à atividade econômica¹⁸⁹.

187 LIMA, Tomás José Medeiros. A Erosão da Base Tributária provocada pelos Serviços Digitais Desterritorializados. p. 227 *In*: **Sustentabilidade e o Combate à Vulnerabilidade Socioeconômica**. Maria Cláudia da Silva Antunes de Souza (org.).

188 OCDE (2013). Combate a Erosão da Base Tributária e à Transferência de Lucros. **OCDE Publishing**. Disponível em: <https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/combate-a-erosao-da-base-tributaria-e-a-transferencia-de-lucros-portuguese-version_9789264201248-pt>. Acesso em: 08 dez./2020. p. 7.

189 LIMA, Tomás José Medeiros. A Erosão da Base Tributária provocada pelos Serviços Digitais Desterritorializados. p. 227 *In*: **Sustentabilidade e o Combate à Vulnerabilidade Socioeconômica**. Maria Cláudia da Silva Antunes de Souza (org.).

3.3 COMO OCORRE A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE COMPARTILHADO EM OUTROS PAÍSES

O entendimento dos tribunais pátrios pelo não reconhecimento do vínculo empregatício entre os motoristas parceiros e as empresas de economia compartilhada destoa do restante do mundo, uma vez que diversos países vêm reconhecendo a referida relação de emprego e a necessidade de regulamentação da atividade econômica inovadora, a fim de garantir os direitos fundamentais de trabalhadores e consumidores.

Na França, o poder público regulamentou o transporte de passageiros por empresas de economia compartilhada, através da Lei 2014-1104, denominada Lei *Thévenoud*, que criou normas visando garantir a segurança dos passageiros e condições justas de concorrência com o serviço de táxi.

Houve a liberação do modelo do UberX, mas se proibiu o UberPop, serviço de baixo custo em que os motoristas não possuem licença especial para transporte comercial de passageiros. A Uber chegou a fazer duas queixas formais contra a França junto à Comissão Europeia (*European Commission*), contestando a constitucionalidade da legislação¹⁹⁰.

A *Cour de Cassation*, órgão de cúpula da Justiça Comum francesa – tribunal que seria equivalente ao STJ – reconheceu a existência de vínculo empregatício entre a Uber e seus motoristas¹⁹¹.

Na Espanha, a Uber chegou em 2014, fazendo sucesso entre os usuários, mas gerando fortes protestos entre os taxistas. O Tribunal Superior de *Justicia* de Madrid reconheceu a relação trabalhista entre a empresa e seus prestadores de serviço. A Justiça suspendeu temporariamente a operação da Uber no país, por entender haver uma concorrência desleal com os taxistas e impôs o cumprimento de regras em relação ao licenciamento, seguros obrigatórios, etc.

190 NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação: Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual.** p. 72.

191 ANGELO, Tiago. Há vínculo empregatício entre Uber e motorista, decide corte francesa. Revista Eletrônica Consultor Jurídico. 5 de março de 2020. Disponível em <<http://www.conjur.com.br>>. Acesso em 14 abr. 2020. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. p.142.

Houve um pedido da Espanha para que a Corte de Justiça da União Europeia se posicionasse sobre a legalidade do transporte compartilhado¹⁹².

Em países como Alemanha e Inglaterra, a Uber vem sofrendo sérias restrições por parte do poder público, que decidiu que a empresa viola as leis nacionais, por não possuir as licenças necessárias para o transporte remunerado de passageiros¹⁹³.

A Comissão Europeia (*European Commission*) – CE anunciou que pretende aprovar uma legislação comum aos países europeus, reconhecendo os direitos dos trabalhadores de plataformas digitais de compartilhamento, bem como visando combater as práticas anticoncorrenciais no mercado de transporte de passageiros¹⁹⁴. O Comissário de Emprego e Assuntos Sociais, *Nicholas Schmidt* ressaltou que o objetivo do projeto de lei é que as plataformas respeitem os padrões trabalhistas e sociais que foram estabelecidos pela União Europeia¹⁹⁵.

Na Índia, a Uber foi bem-aceita entre os consumidores, pois melhorou a qualidade do serviço de transporte individual de passageiros, o que pressionou os táxis a criarem seus próprios aplicativos, como o Olá. Depois de uma denúncia de estupro, o serviço foi proibido em Nova Delhi e foram criadas regras para obrigar as empresas de transporte compartilhado a garantirem maior segurança aos passageiros, como ser proprietária da frota de veículos, ter licenças de radiotáxi e vagas de estacionamento exclusivas.

No Canadá, o transporte compartilhado ganhou bastante espaço em cidades como Toronto e Montreal, onde o serviço foi bem-aceito entre os

192 RODRIGUES, Maurício Pallotta. Subordinação algorítmica e o fenômeno da uberização do trabalho. Revista Eletrônica Jota. 6 de março de 2020. Disponível em <<https://www.jota.com.br>>. Acesso em 14 abr. 2020. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. p. 142.

193 RODRIGUES, Maurício Pallotta. Subordinação algorítmica e o fenômeno da uberização do trabalho. **Revista Eletrônica Jota**. 6 de março de 2020. Disponível em <<https://www.jota.com.br>>. Acesso em 14 abr. 2020. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. p. 142.

194 Europa elabora projeto de 'CLT' para motoristas e entregadores de aplicativos. 09 de dezembro de 2021. **UOL**. Disponível em <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/reuters/2021/12/09/projeto-de-regras-da-ue-para-trabalhadores-de-aplicativos-mira-uber-deliveroo-e-plataformas-online.htm>>. Acesso em 22 mar. 2022.

195 Europa elabora projeto de 'CLT' para motoristas e entregadores de aplicativos. 09 de dezembro de 2021. **UOL**.

consumidores, devido à redução no custo do transporte individual. Já os taxistas alegaram que perderam metade das corridas para o serviço UberX. Alguns motoristas foram indiciados por violação à lei, que exige licença especial para transportar passageiros mediante pagamento. Os taxistas ingressaram na Justiça, com uma ação coletiva contra a Uber exigindo a proibição permanente do serviço e 400 milhões de dólares em compensação por receitas perdidas. Mas é provável que mudanças regulatórias permitam que as empresas de transporte compartilhado sigam operando no país.

No Japão, a Uber começou a operar em Tóquio, em 2013. A empresa teve dificuldades tremendas para conseguir espaço no mercado japonês, em parte por causa da frota de 50 mil táxis na Capital. A maior empresa de táxis do Japão, a *Nihon Kotsu* reagiu à Uber, fazendo uma parceria com a *Line*, uma empresa de mensagens de celular, criando o serviço LineTáxi e um aplicativo, que permite ao usuário se conectar com cerca de 6.500 táxis na região central da cidade.

Na Coreia do Sul, a chegada da Uber, em 2013, deu início a uma acirrada competição pelo mercado, com os táxis. Várias *startups* lançaram serviços semelhantes e a *Daum Kakao* desenvolveu seu próprio serviço de transporte sob demanda chamado Kakao Taxi, para chamar os táxis comuns. O serviço da Uber é considerado ilegal no país e o seu diretor na Coreia foi indiciado por violações das leis locais de transporte.

No México, a Cidade do México foi a primeira da América Latina a regulamentar a Uber e empresas do tipo, sob protestos violentos dos taxistas. Em julho de 2015, dois anos após a entrada da Uber, o governo firmou um acordo com a empresa, para a criação do “Registro de Pessoas Morais que Operam e/ou Administram Aplicativos para Controle, Programação e/ou Geolocalização em Dispositivos Fixos ou Móveis”, através dos quais se pode contratar o serviço público de táxi e o serviço privado de transporte com motorista, além da cobrança de 1,5% do custo da corrida, a ser destinado a um fundo público, dentre outras medidas¹⁹⁶.

Na Califórnia (EUA), berço da economia compartilhada, a Suprema Corte decidiu que a Uber e a Lyft, duas das maiores empresas de compartilhamento de veículos, devem tratar seus motoristas como empregados e não como trabalhadores

196 NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação:** Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual. p. 68.

autônomos. A empresa foi multada em US\$ 7,3 milhões por não repassar aos reguladores informações sobre o número de corridas, requisições de carros acessíveis para deficientes e sobre as causas dos acidentes. Posteriormente, foi aprovada uma lei, reconhecendo os direitos trabalhistas dos motoristas, entregadores e outros profissionais do ramo, havendo projetos similares em Nova York, Washington e Oregon¹⁹⁷.

Em Nova York (EUA), taxistas reclamam da queda no número de corridas e da desvalorização do preço das licenças. O prefeito Bill de Blasio tentou proibir a atividade, mas sofreu uma campanha agressiva da empresa, que incluiu propagandas e críticas ao prefeito e culminou com a enorme pressão dos usuários e celebridades pela continuidade do serviço¹⁹⁸.

A empresa foi processada em Los Angeles e São Francisco por enganar os usuários em relação ao rigor da verificação dos antecedentes criminais dos motoristas, pois não estava colhendo impressões digitais dos candidatos. Atualmente, mais de 50 jurisdições nos Estados Unidos da América possuem algum tipo de regulamentação para o transporte compartilhado. As regras variam de cidade para cidade. Na maioria dos casos, houve a criação de uma nova classe de serviços denominada *transportation network companies* (empresas de redes de transporte)¹⁹⁹.

3.4 PROPOSTAS E RECOMENDAÇÕES

O veloz desenvolvimento da tecnologia de hoje devasta e torna obsoletas as inovações de ontem. Nesse contexto, os negócios da economia compartilhada surgem sem pedir licença aos órgãos reguladores, violando as regras estabelecidas, sob o pretexto de serem uma inovação disruptiva. Isso pressupõe que trarão consequências benéficas à sociedade, como o desenvolvimento econômico de um país e a melhoria na qualidade de vida das pessoas, proporcionando o acesso a

197 MAGALHÃES, João Marcelo Rego, 2020. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. p. 142-143.

198 NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação:** Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual. p. 69.

199 NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação:** Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual. p. 69.

produtos e serviços, com melhor qualidade e preço, o que evidencia seus impactos positivos.

Entretanto, a inovação introduzida em um mercado também pode gerar problemas, como práticas anticoncorrenciais e a relativização de direitos fundamentais de consumidores e trabalhadores, que se traduzem em impactos negativos.

No caso do transporte compartilhado, a partir do momento em que surgiram notícias de sinistros, assédio sexual, discriminação de raça, gênero e outros delitos cometidos por parte de motoristas parceiros, evidenciou-se a necessidade de se oferecer maior segurança aos usuários do serviço, através de uma regulação mínima²⁰⁰.

Observou-se que as falhas de mercado, que motivaram a regulação do serviço de táxi no passado, se aplicam hoje ao transporte compartilhado. A Tragédia dos Comuns, conceito criado por Garret Hardin²⁰¹, é usada para ilustrar tal necessidade, pois se refere a uma situação hipotética em que os indivíduos, agindo de forma independente, racional e de acordo com seus próprios interesses, atuam contra os interesses de uma comunidade, esgotando os bens de uso comum, no caso, a demanda por transporte. O livre acesso ao mercado resultaria na superexploração dessa demanda finita, provocando o seu esgotamento.

No Peru, em 1991, a desregulamentação do mercado de táxi, pelo Presidente Alberto Fujimori, foi colocada à prova, devido ao repentino aumento na oferta de táxis, que derrubou os preços das corridas. Isso causou o caos no trânsito, com um aumento exponencial de veículos circulando e o colapso nos serviços de transporte em geral, como no caso do transporte coletivo²⁰². Por essa razão, o mercado de táxis se mantinha regulado em todas as cidades do mundo, exigindo-se uma licença para se exercer a função de taxista, que funcionava como barreira de

200 NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação: Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual.** p. 61.

201 HARDIN, Garret. A Tragédia dos Comuns. **Revista Science**, vol. 162, nº 3859.13 de dezembro de 1968. pp. 1243-1248. Disponível em <http://www.garrethardinsociety.org/articles/art_tragedy_of_the_comons.html>. Acesso em 07 jun. 2022.

202 NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação: Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual.** p. 59-60.

entrada no mercado e contribuía para limitar o uso do viário urbano²⁰³.

Sobre a regulação, Marcos Pó ensina que:

a regulação é a política pública que impõe restrições à ação desordenada dos atores privados (em alguns casos públicos) e regras visando direcionar o mercado para uma competição justa, baseada no aperfeiçoamento de bens e serviços. Surgiu porque a mera atuação da lei da oferta e da procura, consagrada pelo princípio da livre concorrência, não é suficiente para conter eventuais excessos das empresas, decorrentes do abuso do seu poder econômico e os danos resultantes, como monopólios, concorrência desleal, exclusão de serviços essenciais, produtos inseguros, ofertas enganosas, fraudes, cartéis, etc. Um mercado frouxamente regulado atrai, apenas, as hordas de gafanhotos, interessadas em se aproveitar de tudo que estiver ao seu alcance, no menor prazo e utilizando padrões mais baixos possíveis.²⁰⁴

No caso da economia compartilhada, a regulação tem o papel de integrar o novo modelo de negócios ao planejamento público, coibindo práticas anticoncorrenciais, para que não se inviabilize o serviço já regulado (de táxi e transporte coletivo), essencial à população (artigo 30, V da CF/88).

Assim, para que o desenvolvimento econômico brasileiro tenha resultados socialmente justos e benéficos a todos, faz-se necessária uma atuação efetiva dos órgãos reguladores, visando a proteção do interesse público, através de uma estrutura regulatória mínima (*new regulatory framework*) que contemple o modelo de negócios inovador do transporte compartilhado²⁰⁵.

Entretanto, ao contrário do que ocorreu em outros países, onde houve a regulação mais rigorosa do transporte compartilhado, no Brasil prevaleceu a preocupação dos gestores públicos de não obstaculizar a inovação, em prol da promessa do pleno emprego e do desenvolvimento econômico do país.

O STF declarou inconstitucionais diversas leis municipais, com base nos princípios constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência, orientando o legislador infraconstitucional a elaborar estratégias regulatórias mais enxutas e

203 NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação: Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual**. p. 59-60.

204 PÓ, Marcos. Quem regula as agências reguladoras? Disponível em <<https://diplomatique.org.br/quem-regula-as-agencias-reguladoras/>>. Acesso em 29/05/2019. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Regulação no Brasil: Como atuam as Agências Reguladoras. In: MARTINS, Charles (Org.). **O Direito Moderno e seus Reflexos: uma visão prática**. Rio de Janeiro: Conquista, 2020, v. 1. p. 43.

205 VALENTE, Eduardo. **Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento**. p. 218.

capazes de conduzir as empresas a atuarem em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)²⁰⁶.

Para o ministro do STF Luís Roberto Barroso, embora seja preciso implementar normas regulatórias que limitem a competição desleal entre as empresas inovadoras e as já estabelecidas, o Judiciário possui o importante papel, nas definições regulatórias, no sentido de proteger a inovação contra a resistência oposta pela economia tradicional. E afirma:

O Estado deve buscar o equilíbrio, pois se regulamentar demais, tolhe a inovação, mas esta última não é, necessariamente, boa em todos os aspectos. As novas tecnologias enfrentam lacunas regulatórias específicas em alguns casos e a tentativa de inovar não pode ser baseada em buscar burlar essas lacunas. Negócios inovadores, para manter o seu baixo preço, às vezes, querem se furtar de atender o Código de Defesa do Consumidor, por exemplo. É preciso garantir que todos os atores que atuam em um mercado tenham condições e garantias mínimas²⁰⁷.

Nesse sentido, o presidente da Suprema Corte dos EUA, Charles Evans Hughes, cunhou a definição do verdadeiro sentido do liberalismo econômico no Estado Democrático de Direito: “liberdade significa a inexistência de restrições arbitrárias e não uma imunidade contra regulamentações razoáveis e proibições impostas em prol da comunidade”²⁰⁸.

Portanto, no âmbito nacional, os Municípios podem e devem criar uma regulamentação mínima do transporte compartilhado, capaz de coibir suas externalidades negativas, notadamente as práticas anticoncorrenciais e os danos aos direitos de consumidores e trabalhadores, conduzindo as empresas inovadoras a atuarem em consonância com os princípios constitucionais e as leis em vigor, em

206 TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil**: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. p. 34.

207 PAIVA, Letícia. Brasil enfrenta desafios para conciliar inovação e regulação em mobilidade. **Jota**. São Paulo: 09 fev. 2022. Disponível em: <https://www.jota.info/casa-jota/brasil-enfrenta-desafios-para-conciliar-inovacao-e-regulacao-em-mobilidade-09022022?utm_campaign=jota_info_ultimas_noticias_destaque_10022022&utm_medium=email&utm_source=RD+Station>. Acesso em 11 fev. 2022.

208 CASAGRANDE, Cássio. Juízes do Trabalho (supostamente) Liberais: leiam o Financial Times. **Jota**. 17 ago 2020. Disponível em <<https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/o-mundo-fora-dos-autos/juizes-do-trabalho-supostamente-liberais-leiam-o-financial-times-17082020>>. Acesso em 17 mar. 2022.

especial, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)²⁰⁹.

Entretanto, a pressão exercida pela “sociedade mundial não estatal” sobre os Estados nacionais busca inviabilizar qualquer projeto de política econômica nacional autônoma que ofereça resistência ao modelo do capitalismo mundial neoliberal, sob pena de não serem considerados dignos de recebimento de algum auxílio financeiro do Banco Mundial e do Fundo Monetário Internacional²¹⁰. Essa denominada “cooperação internacional” torna a política do Estado nacional isolado cada vez mais inviável, pois seus custos são sempre mais altos. A política internacional vai continuamente se tornando uma política de desregulamentação²¹¹.

No âmbito transnacional, a globalização econômica é um projeto político praticado por atores transnacionais, instituições e coalizões: Banco Mundial, OMC, OCDE, empresas multinacionais, além de outras organizações internacionais²¹², que busca suprimir normas capazes de frear a atuação das empresas transnacionais, como é o caso das empresas de economia compartilhada. Tais empresas atuam em uma sociedade mundial, mas sem Estado mundial e sem governo mundial. A “nova simplicidade do globalismo” compreende o império do mercado mundial e seu poder de penetrar e transformar todas as coisas²¹³.

O capital transnacional detém autoridade política sobre cada governo, servindo-se dos organismos internacionais atualmente existentes, tais como as antigas instituições de *Bretton Woods*, as agências das Nações Unidas e outras mais recentes, como a Organização Mundial do Comércio. Os Estados nacionais, por sua vez, respondem à demanda do capital transnacional, mas não são capazes de transformar em bem-estar para a população a riqueza que circula todos os dias

209 TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil**: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. p. 34.

210 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 172.

211 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 196.

212 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 212.

213 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 203.

por entre suas fronteiras²¹⁴.

Um capitalismo transnacional que não arrecada impostos e destrói postos de trabalho acaba por perder sua legitimidade. Ele se torna – obedecendo a previsão de Schumpeter – parasitário e antifuncional²¹⁵.

A globalização não deveria significar o abandono de tudo às forças do mercado, como ocorre atualmente. Isso gera a necessidade de regulamentações transnacionais, de convenções e instituições para transações que ultrapassam fronteiras. A globalização deveria vir acompanhada de uma melhor coordenação da política entre Estados nacionais soberanos, pelo aprimoramento da fiscalização de bancos e instituições financeiras, pelo fortalecimento das organizações internacionais e uma maior cooperação entre elas, a fim de adquiram maior eficiência e flexibilidade²¹⁶.

Diante disso, as organizações transnacionais, como a Comissão Europeia (*European Commission*) e a Corte de Justiça da União Europeia, buscam criar normas regulatórias que balizem a atuação das empresas transnacionais de tecnologia da informação, as Big Techs, dentre as quais se situam as de economia compartilhada. Tais empresas têm livre trânsito entre os países, transcendendo as fronteiras nacionais, o que exige a criação de normas para a proteção dos interesses dos mais vulneráveis: consumidores e trabalhadores.

Para Belck, fora da globalização não há saída, a não ser em termos transnacionais. A construção de um Estado transnacional pelos grandes países da União Europeia poderia trazer de volta para os Estados-membro a primazia da política e a capacidade de ação, democraticamente controlável, da política econômica e social. Na verdade, a União Europeia, forte e democrática poderia empregar toda sua força, como maior poder comercial do mundo, na promoção de reformas reais – tanto internas quanto externas, com foco na organização

214 OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012. p. 26-27.

215 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 241.

216 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 172. p. 222.

econômica mundial, observando critérios sociais e ecológicos mínimos²¹⁷.

Atualmente, a Organização das Nações Unidas – ONU possui somente dois órgãos que ditam normas de abrangência supranacional: o Tribunal Penal Internacional e a Organização Mundial da Saúde, com uma atuação muito tímida sobre as soberanias nacionais, pois suas normas não são impositivas aos países, os quais são livres para aderirem ou não. Isso se evidencia também em relação aos diversos tratados e convenções internacionais sobre meio ambiente e sustentabilidade, cuja adesão não é unânime entre os países, em que pese os relatórios alarmantes sobre as mudanças climáticas.

Assim, faz-se necessária a criação de um “Estado Mundial”²¹⁸ que estabeleça normas, nos moldes da *lex mercatória*²¹⁹ e instituições, nos moldes de *Bretton Woods* (1944), esta última que criou o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial, os quais foram originalmente concebidos para promover, não apenas a estabilidade monetária e o livre comércio entre as nações, mas também para garantir o Estado de bem-estar social, através do incentivo ao pleno emprego e da proteção dos direitos fundamentais dos cidadãos das economias em desenvolvimento²²⁰.

Cabe ao direito transnacional reformular os conceitos básicos das teorias clássicas da ciência jurídica, com vistas a consolidar a formação de um pluralismo jurídico forte, capaz de subsidiar as soluções jurídicas para a sociedade global contemporânea²²¹. Devem ser criadas novas instituições multidimensionais

217 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 273.

218 BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 210.

219 “A *lex mercatória* foi incorporada ao *Common Law* inglês e norte-americano. Trata-se de um Código Comercial Uniforme, reconhecido por tratados, como parte da Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias. A norma teve início como um costume, se transformou em direito comum doméstico, quando foi transplantada para os sistemas nacionais e codificada em leis domésticas para, finalmente, ser incorporada a tratados internacionais”.

220 FERRAJOLI, Luigi. **Constitucionalismo *más allá* del Estado**. p. 68-69.

221 JUNIOR, Aírto Chaves et, al. Interfaces entre direito e transnacionalidade [recurso eletrônico]/Aírto Chaves Junior ... [et. al.]; organizadores, Heloise Siqueira Garcia, Paulo Márcio Cruz – Itajaí: UNIVALI: AICTS, 2020. p. 37. Disponível em: <<https://www.univali.br/ppcj/ebook/váriosautores>>. Acesso em 22 ago 2022.

transnacionais, objetivando a produção de respostas satisfatórias aos fenômenos globais, principalmente na limitação e na “republicanização” dos novos poderes surgidos. A regulamentação e a intervenção transnacionais proporcionarão a democratização das relações entre os Estados e os seus cidadãos, fundada na cooperação e na solidariedade, com o intuito de assegurar a construção de bases e de estratégias para a governança²²².

Portanto, deve haver a criação de um direito transnacional, a ser aplicado coercitivamente, como expressão de todas as Nações a ele submetidas, refletindo seus valores e objetivos essenciais (questão ambiental, direitos humanos, paz mundial, solidariedade, regras de mercado, distribuição do poder social e político das empresas transnacionais, etc.). A validade de todo o sistema jurídico transnacional dependerá de sua vinculação – formal e material – à existência de organização de governança transnacional, conferindo-lhe unidade e coerência através de normas jurídicas válidas, produzidas pelos órgãos previamente estabelecidos no respectivo espaço público transnacional²²³.

Urge a criação de novos espaços públicos que possam ser aplicados além-fronteiras e que incluam o local, o regional e o mundial. Espaços públicos que sejam sensíveis ao ser humano e propensos a dotar todas as pessoas de um mínimo de bem-estar e dignidade²²⁴.

Destarte, somente após a criação de uma esfera pública transnacional a altura dos poderes privados e dos mercados, haverá a constitucionalização da globalização, capaz de restituir à política o papel de governar, efetivamente, a economia de um país soberano, regulamentando a atuação das empresas transnacionais, notadamente as de economia compartilhada, garantindo a livre concorrência e os direitos dos mais vulneráveis: consumidores e trabalhadores²²⁵.

222 OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012. p. 23.

223 OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012. p. 25.

224 BODENAR, Zenildo & CRUZ, Paulo Márcio. O novo paradigma do direito pós-modernidade, quinta página do artigo. *In*: OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012. p. 26.

225 FERRAJOLI, Luigi. **Constitucionalismo más allá del Estado**. p. 64.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente Dissertação buscou compreender as várias facetas da economia compartilhada no seguimento de transporte privado de passageiros, evidenciando seus impactos positivos e negativos.

O marco teórico da investigação baseou-se na teoria Schumpeteriana sobre a destruição criativa, que é um processo que dinamiza um mercado por meio da competitividade, através da criação de produtos e serviços inovadores, o que é essencial para o desenvolvimento e subsistência do próprio capitalismo; e na teoria de Christensen, sobre as inovações disruptivas e sustentadoras.

É a inovação que possibilita o surgimento de novos mercados e novos modelos de negócios, alterando drasticamente um mercado preexistente e já consolidado, através de soluções inovadoras, com o emprego da tecnologia e com menores custos, colocando em risco a sobrevivência das antigas organizações, que precisam se adaptar, sob pena de desaparecerem.

Os entusiastas alegam que a quebra do monopólio dos táxis pelo transporte compartilhado teve consequências positivas para os consumidores, em qualidade e preço. Entretanto, as empresas de transporte compartilhado ingressaram no mercado com tantas vantagens competitivas, pela falta de sua regulamentação, que ficou difícil para os táxis competir em igualdade de condições. Isso poderá resultar em num novo monopólio, agora do transporte compartilhado, igualmente maléfico à sociedade.

O resultado do trabalho de exame e discussão das hipóteses inicialmente propostas na introdução indica as seguintes conclusões:

A primeira hipótese se confirmou parcialmente, uma vez que o novo modelo de negócios de transporte privado de passageiros, criado pela economia compartilhada, realmente pode ser considerado como uma inovação disruptiva.

A *sharing economy* foi definida como sendo um novo jeito de oferecer serviços, através do compartilhamento de um bem ocioso, como um veículo parado na garagem. A Uber surgiu no mercado de transporte de passageiros como uma

empresa de tecnologia da informação que não possuía um veículo sequer e que oferecia um serviço que concorria diretamente com o serviço regulado de táxi.

É verdade que as mudanças climáticas, a escassez de recursos naturais e a saturação do próprio mercado de consumo despertaram nos cidadãos a consciência sobre a necessidade de se adotar um novo estilo de vida, mais sustentável, onde o que importa é desfrutar dos bens e não tê-los como propriedade.

Entretanto, a proposta inicial da economia compartilhada, de uma carona gratuita baseada na confiança, capaz de alterar o sistema capitalista, historicamente baseado no acúmulo de bens materiais, foi suplantada pelos interesses capitalistas tradicionais, baseados no lucro e no crescimento exponencial e ilimitado das empresas do setor, que passaram a incentivar seus motoristas parceiros a comprarem ou alugarem veículos novos, fazendo com que se perdesse o ideal inicial relacionado à sustentabilidade e melhoria da mobilidade urbana.

É verdade que a economia compartilhada diversificou a oferta de transporte de passageiros, o que gerou maior competitividade no setor, antes monopólio dos táxis. Também criou os novos postos de trabalho, em todo o mundo, para um contingente de desempregados, que passaram a trabalhar como motoristas de aplicativos.

Por outro lado, evidenciou-se a exploração da mão de obra desses motoristas, devido à insistência em classificá-los como trabalhadores autônomos, invés de reconhecer a natureza trabalhista do vínculo, decorrente da hierarquia e subordinação com a plataforma, garantindo-lhes os direitos trabalhistas.

Nesse sentido, houve decisões judiciais contraditórias nas diversas instâncias do Judiciário brasileiro, merecendo destaque os julgados de Tribunais Trabalhistas e do Superior Tribunal de Justiça. Algumas delas reconheceram a natureza trabalhista do vínculo entre motoristas de aplicativo e as plataformas de compartilhamento, outras não.

Assim, a hipótese 1 se confirmou em parte.

Quanto à hipótese 2, verificou-se que, de fato, as empresas de transporte compartilhado, que eram inicialmente pequenas *startups*, transformaram-se em grandes organizações transnacionais, as Big Techs, que se beneficiaram da globalização para expandirem sua operação em diversos países, relativizando as soberanias nacionais e as normas regulatórias vigentes.

A falta de regulamentação necessária para garantir a qualidade e segurança dos serviços prestados aos consumidores gerou denúncias sobre a prática de diversos crimes por motoristas de aplicativo em todo o mundo, uma vez que os mecanismos de seleção de candidatos, de checagem de antecedentes criminais e de avaliação recíproca, disponibilizados pela plataforma tecnológica, não foram suficientes para evitar tais problemas.

A reação inicial da maior empresa do setor, a Uber, foi de se eximir de qualquer responsabilidade em relação a danos causados a consumidores e a terceiros e, posteriormente, devido à perda de valor da marca, houve a revisão de sua política institucional, a fim de recuperar sua imagem junto ao público.

Verificou-se, ainda, que o transporte compartilhado estabeleceu uma concorrência direta com o serviço de táxi, o qual por ser de natureza pública é regulado, razão pela qual, o novo modelo de negócios, mais flexível e desregulamentado, apresentou uma vantagem competitiva em relação à antiga organização. Isso quase inviabilizou completamente a atividade de transporte de passageiros por táxi e também impactou o transporte coletivo, que é um serviço essencial, de interesse público.

Atualmente, com o aumento do preço do combustível, as corridas por transporte compartilhado tornaram-se quase inexequíveis, os motoristas de aplicativo passaram a cancelar as corridas, cujo preço fixado pela plataforma não era suficiente para cobrir seus custos operacionais.

Isso fez com que os táxis recuperassem parte de sua fatia do mercado, graças à implementação da inovação sustentadora consistente em criar seus próprios aplicativos de transporte por *e-hailing* (EasyTaxi, 99Taxis, TaxiJá e

WayTaxi). Tal fato confirmou a teoria do ciclo econômico de Schumpeter, segundo a qual haveria a relativa recuperação do equilíbrio entre a atividade inovadora e a antiga, após o momento inicial de instabilidade e ruptura do mercado.

Observou-se, por fim, que o conceito de transporte compartilhado como sendo privado, trazido pela Lei Federal nº 13.640/2018, que alterou a Lei Federal nº 12.587/2012, foi estabelecido para diferenciar a atividade inovadora do serviço de táxi, de natureza pública.

Entretanto, constatou-se que, na prática, ambos os serviços são abertos ao público e se tornaram igualmente essenciais à população. O modo de captação da clientela de ambos também se tornou muito similar. Os táxis já possuem seus próprios aplicativos de *e-hailing* e os motoristas de aplicativo já trafegam identificados pelos dísticos das companhias, captando passageiros nas ruas, através de um mero aceno de mão.

Isso demonstra não haver mais razão de ser para a diferenciação da natureza jurídica das duas atividades, pois ambas possuem as características de essencialidade e universalidade, o que exige um movimento do poder público no sentido de avançar na desregulamentação paulatina do serviço de táxi, para que possa competir em igualdade de condições com o transporte compartilhado.

Assim, a hipótese 2 se confirmou.

No que se refere à hipótese 3, observou-se que as leis municipais, que tentaram regulamentar o transporte compartilhado em âmbito local, não eram inconstitucionais, uma vez a competência privativa da União, para legislar sobre transporte, poderia ser complementada pela competência residual dos Municípios para questões locais, quanto à sua fiscalização, incluindo a tributação dos negócios digitais, que têm enfrentado grandes obstáculos.

Da mesma forma, os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência não devem ser interpretados somente em favor das empresas e do livre mercado. Eles também possuem a função de coibir práticas anticoncorrenciais, exigindo que, para o exercício de qualquer atividade econômica, sejam preenchidos

os requisitos legais, previstos em norma reguladora, como ocorre com as outras profissões: médicos, dentistas, advogados.

O que se verificou foi um forte *lobby* dos poderes privados sobre o Legislativo e o Judiciário. Isso fez com que esses princípios constitucionais fossem interpretados em favor das empresas transnacionais de economia compartilhada, mas esquecendo-se de considerar a harmonia que deve haver com os demais princípios de mesma hierarquia constitucional: do valor social do trabalho e da defesa do consumidor.

É verdade que as referidas leis municipais, dentre as quais se encontra a Lei Complementar nº 717/2018 do Município de Porto Velho, que foi citada em destaque como estudo de caso, entraram em tantas minúcias e exigências de documentos, quando elencaram os requisitos para a prestação do serviço de transporte privado de passageiros, que reproduziram o modelo engessado e burocrático exigido para os táxis.

Essas exigências, se fossem de fato implementadas, inviabilizariam a atividade inovadora, mais flexível e informal. Isso fez com que os tribunais pátrios (TJ's e STF) derrubassem tais leis, a fim de não frearem a inovação e o desenvolvimento econômico do país, presumindo que a própria plataforma tecnológica já possuía mecanismos de avaliação e checagem, suficientes para garantir a segurança aos consumidores.

A presente pesquisa concluiu que, o reconhecimento da inconstitucionalidade das leis municipais ocorreu muito mais por uma questão de conveniência política, uma vez que os princípios constitucionais da livre concorrência e da livre iniciativa não são absolutos e podem ser interpretados a favor das empresas ou dos consumidores, a depender do objetivo que se pretenda alcançar.

Entretanto, observou-se que mesmo os países tradicionalmente capitalistas e voltados para o livre mercado, como os Estados Unidos da América, não se eximiram de estabelecer normas regulatórias sobre a economia

compartilhada, visando a proteção de direitos trabalhistas e também dos consumidores. A jurisprudência internacional, que se defrontou com as mesmas questões sobre o transporte compartilhado, posicionou-se no sentido de coibir a concorrência desleal com o serviço regulado e de corrigir as falhas de mercado na prestação do serviço, que colocavam em risco a segurança dos consumidores.

Assim, a hipótese 3 se confirmou.

Por derradeiro, a fim de solucionar a questão da regulamentação da economia compartilhada, propõe-se a criação de um organismo público transnacional, que uniformize os entendimentos divergentes nos diversos países, criando normas transnacionais capazes de nortear a atuação dessas empresas, as Big Techs, considerando para isso, não somente as regras do livre mercado, mas também os direitos fundamentais, há muito reconhecidos internacionalmente, como são os direitos dos trabalhadores e dos consumidores²²⁶.

226 LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade**. Itajaí: Univali, 2020, v. 1, p. 145.

REFERÊNCIA DAS FONTES CITADAS

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 0802559-78.2018.822.0000, Rel. Des. Eurico Montenegro, Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia: Presidência, julgado em 16/04/2019.

ANDRADE, Josiane Nascimento. GALVÃO, Diogo Cavalcante. O conceito de *smart cities* aliado à mobilidade urbana. p. 15-16. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. In: GARCIA, Heloíse Siqueira; GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). **Diálogos de Socioambientalismo, Sustentabilidade, Governança e Justiça Ambiental**. Itajaí: Univali, 2021.

ANDRIGHI, Fátima Nancy. Palestra proferida no II Congresso Brasileiro de Internet (Painel "Internet das Normas": quais discussões têm sido objeto de debates jurídicos no Brasil?). ABRANET – Associação Brasileira de Internet. Brasília. 24 set. 2015. Disponível em <<https://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/9/art20150925-01.pdf>>. Acesso em 02 jun. 2022.

ANTUNES, Ricardo. FIGUEIRAS, Vitor. **Plataformas Digitais, Uberização do Trabalho e Regulação no Capitalismo Contemporâneo**. In: Revista da Escola Judicial do Tribunal Regional do Trabalho (Região, 22) – v. 1, n. 1 (2019-). Teresina: Tribunal Regional do Trabalho da 22ª Região. Ejud22, 2019-. Anual. v.2, n. 2. 2021. Edição Comemorativa dos 80 Anos da Justiça do Trabalho. ISSN 2674-6700.

AVILÉS, Antônio Ojeda. Derecho transnacional do trabajo. Valencia: Tirant Lo Blanch, 2013. In: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada*.

BARTHASAR, Rafael Martinez. Os Limites Constitucionais à Regulamentação dos Aplicativos de Transporte Individual Privado pelos Municípios Brasileiros. **Revista dos Tribunais Online**, [S.L.], v. 5, p. 1-28, out. 2019. Disponível em: <https://www.academia.edu/41502499>. Acesso em: 21 mar. 2022.

BARTLETT, Jamie. Como a visão utópica do Vale do Silício pode criar uma forma brutal de capitalismo. **BBC Brasil**. 20 ago. 2017. Disponível em <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-40931867>>. Acesso em 22 fev. 2022.

BASTOS, Celso Ribeiro. 1990. In: SOUZA NETO, Rafael Robinson de. **Princípios Constitucionais Econômicos e o Caso "Uber"**. 2017. 48 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2017.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2001.

BECK, Ulrich. **O que é globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. Tradução André Carone. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

BINENBOJM, Gustavo. Inovações Disruptivas e a Dinâmica das Mudanças Regulatórias. **Jota**. 10 abr. 2019. Disponível em <<https://www.jota.info/opiniao-e>>

analise/artigos/inovacoes-disruptivas-e-a-dinamica-das-mudancas-regulatorias-10042019>. Acesso em 17 mar. 2022.

BODENAR, Zenildo & CRUZ, Paulo Márcio. O novo paradigma do direito pós-modernidade, quinta página do artigo. *In*: OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012. p. 26.

BOTSMAN, Rogers. O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o mundo. Porto Alegre: Bookman Editora. *In*: NOGAMI, Vitor Koki da Costa. Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa. **SUMA DE NEGÓCIOS**, 10 (21), 9-16, Enero-Junio, 2019, ISSN 2215-910X. Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/sdn/v10n21/2027-5692-sdn-10-21-9.pdf>>. Acesso em 07 fev. 2022.

BRITO, Sabrina. Menos é mais: por necessidade ou opção, o jovem adulto abraça uma ideia transformadora: desfrutar pode ser melhor que possuir. Veja. São Paulo: Editora Abril. ed. 2720 – ano 54 – nº 1. p. 52-53. jan.2021. LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. *In*: GARCIA, Heloíse Siqueira; GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). **Diálogos de Socioambientalismo, Sustentabilidade, Governança e Justiça Ambiental**. Itajaí: Univali, 2021.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma Visão da Mobilidade Urbana Sustentável. Revista dos Transportes Públicos, v. 28, n. 110, p. 99-106, abr./jun. 2006. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. *In*: GARCIA, Heloíse Siqueira; GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). **Diálogos de Socioambientalismo, Sustentabilidade, Governança e Justiça Ambiental**. Itajaí: Univali, 2021.

CARVALHO, Nathália Cristina Oliveira de. *Millennials*: quem são e o que anseiam os jovens da geração y. Rio de Janeiro, 2017, 45 p. Universidade Federal do Rio de Janeiro. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. *In*: GARCIA, Heloíse Siqueira; GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). **Diálogos de Socioambientalismo, Sustentabilidade, Governança e Justiça Ambiental**. Itajaí: Univali, 2021.

CASAGRANDE, Cássio. Juízes do Trabalho (supostamente) Liberais: leiam o Financial Times. **Jota**. 17 ago 2020. Disponível em <<https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/o-mundo-fora-dos-autos/juizes-do-trabalho-supostamente-liberais-leiam-o-financial-times-17082020>>. Acesso em 17 mar. 2022.

CASTELLS, Manuel. A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura. v. 1 – O Poder da Identidade. São Paulo, Paz e Terra, 1999, p. 43. *In*: TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil**: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. TCC (Graduação) – Curso de Direito, Centro Universitário de Brasília - UniCEUB, 2018.

CATÃO, Magno Francisco Sátiro. Uber: Caracterização e Necessidade de Novo Parâmetro Regulatório. 54f. Monografia (Especialização em Direito Administrativo). Programa de Pós-Graduação em Direito. Universidade Federal do Rio Grande do

Norte, 2017. p. 12. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade**. Itajaí: Univali, 2020.

CHRISTENSEN, Clayton. (1997). *The innovator's dilemma: When new technologies cause great firms to fail*. Boston: Harvard Business Review Press. *In*: NOGAMI, Vitor Koki da Costa. Destruição Criativa, Inovação Disruptiva e Economia Compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa. **SUMA DE NEGÓCIOS**, 10 (21), 9-16, Enero-Junio, 2019, ISSN 2215-910X. Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/sdn/v10n21/2027-5692-sdn-10-21-9.pdf>>. Acesso em 07 fev. 2022.

CRUZ, Paulo Márcio. PIFFER, Carla. **Transnacionalidade, Migrações Transnacionais e os Direitos dos Trabalhadores Migrantes**. Revista do Direito. Santa Cruz do Sul, v. 3, n. 53, p. 51-66, set/dez. 2017.

CRUZ, Paulo Márcio. STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade**. Curitiba: Juruá, 2009.

Europa elabora projeto de 'CLT' para motoristas e entregadores de aplicativos. 09 de dezembro de 2021. **UOL**. Disponível em <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/reuters/2021/12/09/projeto-de-regras-da-ue-para-trabalhadores-de-aplicativos-mira-uber-deliveroo-e-plataformas-online.htm>>. Acesso em 22 mar. 2022.

FERRAJOLI, Luigi. **Constitucionalismo más allá del Estado**. Tradução de Perfecto A. Ibáñez. Madrid: Trotta, 2018.

FIGUEIREDO, Thiago Caló de. **A Inconstitucionalidade da Proibição do Transporte de Passageiros no Âmbito Privado: uma análise do caso Uber.**: uma análise do caso uber.. 2016. 50 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

GANSKY, I. *The mesh: Why the future of business is sharing*. Portfolio Penguin: New York, 2010.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Tradução Raul Fiker. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GRAU, Eros Roberto. A Ordem Econômica na Constituição de 1988. Interpretação e crítica. 17 ed. São Paulo: Malheiros, 2015. *In*: FIGUEIREDO, Thiago Caló de. **A Inconstitucionalidade da Proibição do Transporte de Passageiros no Âmbito Privado: uma análise do caso Uber**. 2016. 50 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

GRAZIANO, Luigi. O Lobby e o Interesse Público. Revista Brasileira de Ciências Sociais.12 (35).ISSN 0102-6909. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade:**

Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade. Itajaí: Univali, 2020.

HARDIN, Garret. A Tragédia dos Comuns. **Revista Science**, vol. 162, nº 3859.13 de dezembro de 1968. pp. 1243-1248. Disponível em <http://www.garrethardinsociety.org/articles/art_tragedy_of_the_comons.html>. Acesso em 07 jun. 2022.

Inquérito Civil Público nº 2017001010011306 – 11ª PJ. Ministério Público do Estado de Rondônia.

ISAAC, Mike. **A Guerra pela Uber**. Tradução de Alexandre Raposo, Bruno Casotti e Leonardo Alves. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020.

JORNALISTA VIROU UBER POR UM MÊS E LUCROU SÓ 30 REAIS POR DIA: repórter descobriu percalços da profissão e as trapaças dos motoristas do aplicativo para aumentar o rendimento. **Veja**. 04 abr. 2017. Disponível em <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/uber-teste-motorista-um-mes/>>. Acesso em 18 fev. 2022.

JUNIOR, Airto Chaves et, al. **Interfaces entre direito e transnacionalidade** [recurso eletrônico]/Airto Chaves Junior ... [et. al.]; organizadores, Heloíse Siqueira Garcia, Paulo Márcio Cruz – Itajaí: UNIVALI: AICTS, 2020. p. 37. Disponível em: <<https://www.univali.br/ppcj/ebook/váriosautores>>. Acesso em 22 ago 2022.

Lei Complementar Municipal nº 717, de 04 de abril de 2018. **Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de aplicativo ou outra tecnologia de comunicação em rede no Município de Porto Velho e seus Distritos e dá outras providências**. Disponível em <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=358669>>. Acesso em 26 jan. 2022.

Lei Complementar nº 182, de 1º de junho de 2021. **Institui o marco legal das startups e do empreendedorismo inovador; e altera a Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006**. Disponível em <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-complementar-n-182-de-1-de-junho-de-2021-32>>. Acesso em 22 fev. 2022.

Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**; revoga dispositivos dos Decretos-Lei nº 3.326, de 3 de julho 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 nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 e 6.261, de 14 de novembro de 1975 e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em 25 jan. 2022.

Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. **Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em 22 fev. 2022.

LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização**

e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade. Itajaí: Univali, 2020.

LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Regulação no Brasil: Como atuam as Agências Reguladoras. *In:* MARTINS, Charles (Org.). **O Direito Moderno e seus Reflexos:** uma visão prática. Rio de Janeiro: Conquista, 2020.

LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. As *Smart Cities* e a Mobilidade Urbana. *In:* GARCIA, Heloíse Siqueira; GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). **Diálogos de Socioambientalismo, Sustentabilidade, Governança e Justiça Ambiental.** Itajaí: Univali, 2021.

LIMA, Tomás José Medeiros. A Erosão da Base Tributária provocada pelos Serviços Digitais Desterritorializados. p. 227. *In:* **Sustentabilidade e o Combate à Vulnerabilidade Socioeconômica.** Maria Cláudia da Silva Antunes de Souza (org.). Curitiba: Íthala, 2021.

MACCLOSKEY, Deirdre. Um Ícone Liberal. **Revista Veja**, São Paulo: 2.675 ed. ano 53, nº 9, Editora Abril, fev/2020, p. 11-13. *In:* LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In:* PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade.** Itajaí: Univali, 2020.

MAGALHÃES, João Marcelo Rego. A controvérsia da Uber: da economia compartilhada à fuga regulatória? **Revista Eletrônica Jota**. 3 de março de 2020. Disponível em <<https://www.jota.com.br>>. Acesso em 14 abr. 2020.

MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e Direitos Fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**. Vol. 107, ano 25, p. 59-87. São Paulo: Editora RT, set-out 2016.

MATTEI, Ugo; NADER, Laura. Il saccheggio. **Regime di legalità e trasformazioni globali**. Milano: Bruno Mondadori, 2010. *In:* OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012. p. 19.

MP APURA FUNCIONAMENTO DO UBER EM PORTO VELHO. **Rondonia ao Vivo**. Disponível em <<https://rondoniaovivo.com/noticia/justica/2017/05/19/ministerio-publico-apura-funcionamento-do-uber-em-porto-velho.html>>. Acesso em 21 fev. 2022.

NA CONTRAMÃO DO BRASIL, PORTO VELHO APROVOU SUA PRÓPRIA LEI DO RETROCESSO. **Uber Newsroom**. 18 de abril de 2018. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/na-contramao-brasil-porto-velho-aprovou-sua-propria-lei-retrocesso/>>. Acesso em 26 jan. 2022.

NORONHA, Mariana Azevedo. Economia Compartilhada e Desafios de Regulação: Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual. Dissertação (Mestrado). Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Fundação Getúlio Vargas. 93 f. 2017. *In:* LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In:* PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade:**

Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade. Itajaí: Univali, 2020.

NORONHA, Mariana Azevedo. **Economia Compartilhada e Desafios de Regulação**: Uma Tipologia para Regulações de Plataformas Tecnológicas de Transporte Individual. Dissertação. Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Fundação Getúlio Vargas. 93 f. 2017. Disponível em <<http://www.bibliotecadigital.fgv.br>>. Acesso em 28 de fevereiro de 2020.

OCDE (2013). Combate a Erosão da Base Tributária e à Transferência de Lucros. **OCDE Publishing**. Disponível em: <https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/combate-a-erosao-da-base-tributaria-e-a-transferencia-de-lucros-portuguese-version_9789264201248-pt>. Acesso em: 08 dez./2020.

OLIVEIRA, Carolina. UBER LANÇA NOVO CÓDIGO DE CONDUTA E FAZ CAMPANHA CONTRA ASSÉDIO, RACISMO E LGBTFOBIA. **Uaiz – O popular**. 12 de fevereiro de 2020. Disponível em <<https://uaiz.opopular.com.br/uber-lanca-novo-codigo-de-conduta-e-faz-campanha-contra-assedio-racismo-e-lgbtfobia>>. Acesso em 23 fev. 2022.

OLIVIERO, Maurizio. CRUZ, Paulo Márcio. Reflexões sobre o Direito Transnacional. **Revista NEJ - Eletrônica**, Vol. 17 – n. 1 – p. 18-28/jan-abr. 2012.

PAIVA, Letícia. Brasil enfrenta desafios para conciliar inovação e regulação em mobilidade. **Jota**. São Paulo: 09 fev. 2022. Disponível em: <https://www.jota.info/casa-jota/brasil-enfrenta-desafios-para-conciliar-inovacao-e-regulacao-em-mobilidade-09022022?utm_campaign=jota_info_ultimas_noticias_destaque_10022022&utm_medium=email&utm_source=RD+Station>. Acesso em 11 fev. 2022.

PAIVA, Letícia. TRT1 não admite acordo e Uber terá de registrar e pagar direito a motorista: para relatora, a Uber adota ‘conciliação estratégica por julgador, para obter como resultado a manipulação da jurisprudência’. **Jota**. 03.08.2021. Disponível em <https://www.jota.info/tributos-e-empresas/trabalho/uber-trt1-acordo-negado-registrar-carteira-03082021?utm_campaign=jota_info_ultimas_noticias_destaque_03082021&utm_medium=email&utm_source=RD+Station>. Acesso em 04 ago 2021.

PAIXÃO, Marcelo Barros Falcão da. Os desafios do direito do consumidor e da regulação na *sharing economy*. **Revista dos Tribunais**, vol. 994, ano 107. São Paulo: Ed. RT, agosto 2018.

PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica**: Teoria e Prática. 14.ed. Florianópolis: EMais, 2018.

PAZ, Valéria da Encarnação. **Inovações Disruptivas**: pesquisa sobre os benefícios do uber. 2018. 33 f. TCC (Graduação) - Curso de Administração de Empresas, Centro Universitário de Brasília - Uniceub, Brasília, 2018. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/12725/1/21437139.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.

PIFFER, Carla. **Transnacionalidade e Imigração: a possibilidade de efetivação**

dos Direitos Humanos dos Transmigrantes diante de Decisões de Regresso na Itália e na União Europeia. Tese (Doutorado em Ciência Jurídica), Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, Itajaí, 2014. Disponível em: <<http://siaibib01.univali.br/pdf/carla%20piffer.pdf>>. Acesso em: 22 ago 2022.

PÓ, Marcos. Quem regula as agências reguladoras? Disponível em <<https://diplomatie.org.br/quem-regula-as-agencias-reguladoras/>>. Acesso em 29/05/2019. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Regulação no Brasil: Como atuam as Agências Reguladoras. *In*: MARTINS, Charles (Org.). **O Direito Moderno e seus Reflexos**: uma visão prática. Rio de Janeiro: Conquista, 2020.

Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112, Relatora: Des. Maria Stela Álvares da Silva Campos; TRT, 3º Região, 9ª Turma. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade**: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade. Itajaí: Univali, 2020.

RATES, Alexandre Waltrick *et al.* **Transnacionalidade e sustentabilidade**: dificuldades e possibilidades em transformação. Carla Piffer, Guilherme Ribeiro Baldan e Paulo Márcio Cruz (orgs.). Porto Velho: Emeron, 2018.

RECLAMAÇÕES CONTRA O UBER AUMENTAM VERTIGINOSAMENTE: Recebido como alternativa salvadora aos taxistas e seus desmandos, o aplicativo de motorista particular bate recorde de queixas dos passageiros. **Veja Rio**. 21 jan. 2017. Disponível em <<https://vejario.abril.com.br/cidade/reclamacoes-contr-o-uber-aumentam-vertiginosamente/>>. Acesso em 17 fev. 2022.

REGO, Ana Torres *et al.* **Interconstitucionalidade**: Democracia e Cidadania de Direitos na Sociedade Mundial – Atualização e Perspectivas - Vol. II. Coordenação Científica: Alessandra Silveira. Edição: Centro de Estudos da União Européia. Escola de Direito da Universidade do Minho. UNIO/CONPEDI. Braga, abril de 2018.

RIBEIRO, Gustavo Lins. **A Condição da Transnacionalidade**. Série Antropologia, Brasília, v. 223, p.1-34.

RIFKIN, Jeremy. **A era do acesso**. São Paulo: Makron Books, 2001.

RIGOTTO, Luciana. MAY, Márcia Ramos. V SINGEP - SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DE PROJETOS, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE, 2016, São Paulo. **A ADAPTAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE TAXI AO NOVO MODELO DE NEGÓCIO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS**. São Paulo: V Singep - Simpósio Internacional de Gestão de Projetos, Inovação e Sustentabilidade, 2016. 18 p. 22 nov. 2016. ISSN: 2317 -8302.

RODRIGUES, Maurício Pallotta. Subordinação algorítmica e o fenômeno da uberização do trabalho. Revista Eletrônica Jota. 6 de março de 2020. Disponível em <<https://www.jota.com.br>>. Acesso em 14 abr. 2020. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. A Globalização e a Atuação das Empresas Transnacionais de Economia Compartilhada. *In*: PIFFER, Carla (Org.). **Globalização e Transnacionalidade**: Reflexos nas Dimensões da Sustentabilidade. Itajaí: Univali, 2020.

ROMANI, Alex Rotta. **Gestão Estratégica com Foco no Grau de Desempenho**

Inovativo. 2016. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação - Mestrado em Administração. Universidade Federal de Rondônia. Porto Velho, 2016. Disponível em <<http://www.ppga.unir.br/pagina/exibir/6340>>. Acesso em 12 ago. 2021.

SANTOS, Roberto Santana; PITILLO, João Cláudio Platenik. Os estranhos poderes da Uber no Brasil: CEO da Uber vem ao Brasil, tem encontro especial com o ministro da Fazenda e empresa consegue vitória no Senado. O que está por trás? **Dom Total**. 06 nov. 2017. Disponível em <domtotal.com/noticia/1205145/2017/11/os-estranhos-poderes-da-uber-no-brasil/>. Acesso em 22 fev. 2022.

SCHUMPETER, Joseph. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**. São Paulo: Editora UNESP, 2017.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução de Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016.

SERRANO, Paulo Henrique Souto Maior. BALDANZA, Renata Francisco. Tecnologias Disruptivas: o caso da Uber. **Revista Pensamento Contemporâneo em Administração**. Rio de Janeiro: RPCA, v. 11, n. 5. out/dez 2017.

SOUZA NETO, Rafael Robinson de. **Princípios Constitucionais Econômicos e o Caso "Uber"**. 2017. 48 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2017.

STELZER, Joana. O Fenômeno da Transnacionalização da Dimensão Jurídica. *In*: CRUZ, Paulo Márcio; STELZER, Joana (orgs.). **Direito e Transnacionalidade**. Curitiba: Juruá, 2009.

STJ. Conflito de Competência nº 164.544/MG (2019/0079952-0). Disponível em <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/859430549/conflito-de-competencia-cc-164544-mg-2019-0079952-0/inteiro-teor-859430559?ref=serp>>. Acesso em 19 out. 2021.

STRAPAZZON, Carlos Luiz. Convergência Tecnológica nas Políticas Urbanas: Pequenas e Médias Cidades Inteligentes. *Revista Jurídica Unicuritiba*. Curitiba, v. 22, n. 6, p. 89-108. 2009. p. 95. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. *In*: GARCIA, Heloíse Siqueira; GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). **Diálogos de Socioambientalismo, Sustentabilidade, Governança e Justiça Ambiental**. Itajaí: Univali, 2021.

SUNDARARAJAN, A. *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, **The MIT Press**, 2016.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Recurso Extraordinário 2216901-06.2015.8.26.000-SP. Relator Ministro Roberto Barroso. Julgado 9.05.2019. DJE-194, de 06.09.2019. Disponível em <<https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/768192170/recurso-extraordinario-re-1054110-sp-sao-paulo-2216901-0620158260000>>. Acesso em 21.jan.2022.

Termos Gerais de Uso do Aplicativo Uber. Disponível em <<https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=general-terms-of->

[use&country=brazil&lang=pt-br](#)>. Acesso em 21 fev. 2022.

TÉRAN, José Ángel. CET 30 anos. São Paulo. SP. Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/A43BE49C-2C57-4041-A76B-512970CB24FC.pdf>. Acesso em 02 de ago. 2022.

TREZZA, Rebeca Nunes Ramos. **Inovação, Economia do Compartilhamento e Direito Regulatório no Brasil**: Análise da Lei nº 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. TCC (Graduação) – Curso de Direito, Centro Universitário de Brasília - UniCEUB, 2018.

TRT da 3.^a Região; PJe: 0010806-62.2017.5.03.0011 (ROT); Disponibilização: 08/08/2019; Órgão Julgador: Decima Primeira Turma; Redator: Convocada Ana Maria Espi Cavalcanti.

TRT da 3.^a Região; PJe: 0011359-34.2016.5.03.0112 (ROT); Disponibilização: 25/05/2017; Órgão Julgador: Nona Turma; Relator: Maria Stela Alvares da S.Campos.

TST RR-1000123-89.2017.5.02.0038, 5^a Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 07/02/2020.

UBER COMEÇA A FUNCIONAR NA CAPITAL. **Diário da Amazônia**. 17 mai. 2017. Disponível em <jornal@diariodaamazonia.com.br>. Acesso em 21 fev. 2022.

VALENTE, Eduardo. Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento. p. 216. *In*: LIMA, Daniela Nicolai de Oliveira. *As Smart Cities e a Mobilidade Urbana*. *In*: GARCIA, Helóise Siqueira. GARCIA, Denise Schmitt Siqueira (Orgs.). **Diálogos de Socioambientalismo, Sustentabilidade, Governança e Justiça Ambiental**. Itajaí: Univali, 2021.

VAGTS, Detlev. **Trasnational business problems**. New York: The Fundation Press, 1986.