

O transporte individual de passageiros: uma análise sobre a chegada do *Uber* no Brasil e as principais vantagens desta economia do compartilhamento

Camila Izabel de Andrade^{1,2}

¹ Centro Universitário do Sudoeste Goiano, UniBRAS, Rio Verde, Goiás, Brasil

² UniALFA, Goiânia, Goiás, Brasil

Correspondência: Camila Izabel de Andrade, Centro Universitário do Sudoeste Goiano, UniBRAS, Rio Verde, Goiás, Brasil. E-mail: camilaizabelandrade@gmail.com

Recebido: Janeiro 10, 2023

Aceito: Fevereiro 15, 2023

Publicado: Junho 01, 2023

DOI: 10.14295/bjs.v2i6.302

URL: <https://doi.org/10.14295/bjs.v2i6.302>

Resumo

O presente artigo científico apresenta um estudo sobre a economia do compartilhamento, sendo conhecido atualmente como o aplicativo de celular *Uber*. Este aplicativo pode se definir como um intermediário entre passageiros interessados em se deslocar pelos centros urbanos e por proprietários de automóveis interessados em oferecer transporte individual remunerado. O *Uber* se originou na cidade de São Francisco na Califórnia e acabou causando certa polêmica em todos os países em que atua por estar supostamente envolvido com concorrência desleal em relação aos serviços de táxi, os quais possuem uma série de exigências legais para operar que não estão sendo exigidas na mesma proporção dos motoristas parceiros do *Uber*. Através desta economia de compartilhamento pode-se dividir o uso ou a compra de serviços facilitada, principalmente, por aplicativos. Tal prática e modelo econômico é mediado pela internet, baseado em compartilhamento. Este artigo se propõe a analisar a atuação do *Uber* no Brasil a partir das primeiras experiências do programa no país, mais precisamente nas cidades do Rio de Janeiro (2014), São Paulo (2014), Belo Horizonte (2014) e Distrito Federal (2015), bem como as implicações desta modalidade de serviço para a mobilidade urbana. É importante analisar na perspectiva da atualidade tendo como referência para a discussão, e enfatizados os posicionamentos dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário em relação aos principais pontos de discórdia demonstrados ao longo da elaboração do presente artigo científico. Por fim, considera-se que tanto a livre concorrência quanto a reserva de mercado no transporte individual de passageiros possuem a mesma finalidade: promover o acesso universal à cidade. Contudo, não seria prudente responder qual dos dois caminhos melhores atende a sua finalidade sem estar associado a um estudo empírico sobre a real necessidade de transporte individual em cada cidade específica.

Palavras-chave: *Uber*, economia do compartilhamento, vantagens da economia do compartilhamento, história do *Uber* no Brasil.

Individual passenger transport: an analysis on the arrival of *Uber* in Brazil and the main advantages of this sharing economy

Abstract

This scientific article presents a study on the sharing economy, known today as the *Uber* mobile application. This application can be defined as an intermediary between passengers interested in moving around urban centers and car owners interested in offering paid individual transport. *Uber* originated in the city of San Francisco in California and ended up causing some controversy in all the countries where it operates for being allegedly involved with unfair competition in relation to taxi services, which have a series of legal requirements to operate that are not being required in the same proportion as *Uber* partner drivers. Through this sharing economy, the use or purchase of services facilitated mainly by applications can be shared. This practice and economic model is mediated by the internet, based on sharing. This article proposes to analyze *Uber's* performance in Brazil from the first experiences of the program in the country, more precisely in the cities of Rio

de Janeiro (2014), São Paulo (2014), Belo Horizonte (2014) and Distrito Federal (2015), as well as the implications of this type of service for urban mobility. It is important to analyze from a current perspective, having as a reference for the discussion, and emphasizing the positions of the Executive, Legislative and Judiciary Powers in relation to the main points of disagreement demonstrated throughout the elaboration of this scientific article. Finally, it is considered that both free competition and market reservation in individual passenger transport have the same purpose: to promote universal access to the city. However, it would not be prudent to answer which of the two routes best serves its purpose without being associated with an empirical study on the real need for individual transport in each specific city.

Keywords: *Uber*, sharing economy, advantages of the sharing economy, history of *Uber* in Brazil.

1. Introdução

O início da mobilidade *Uber*, onde tem sido um tema de grande relevância e com alto grau de complexidade quando se pensa em economia sobre o compartilhamento entre duas localizações distintas, ponto de saída e ponto de chegada a um destino em que, economicamente apresenta maior rentabilidade. Dentre os temas tratados pelos planejadores urbanos, destaca-se o transporte individual de passageiros e as novas possibilidades que vieram a complementar as vias tradicionalmente utilizadas. É neste cenário que se insere o *Uber*, empresa que iniciou suas atividades em 2009 na Califórnia e atua no Brasil desde 2014 e atualmente.

Segundo o *sítio* oficial do *Uber* (Uber, 2023), a idéia para a fundação da empresa surgiu quando seus fundadores Travis Kalanick & Garrett Camp tiveram dificuldades em conseguir um táxi em uma tarde de neve em Paris, França. Nesta ocasião, eles teriam cogitado sobre como seria prático chamar um carro com apenas o clicar de um botão. Nesse momento, iniciou-se uma nova fase no contexto da mobilidade urbana, na qual o aplicativo para carros pretos premium teria começado a "mudar a malha logística de cidades em todo o mundo", oferecendo às pessoas "aquilo que elas querem, quando querem".

No Brasil, o *Uber* (Uber, 2023) foi lançado na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, Brasil, na data do dia 09 de junho de 2016, através do serviço de "*Uberpool*", onde permitiu que até três pessoas que não se conhecem pudessem dividir a viagem ao mesmo destino. Esta modalidade poderia reduzir em até 40% (quarenta) por cento o preço da tarifa para cada indivíduo que optasse por este transporte. Possibilitando assim, ao cidadão brasileiro uma nova ferramenta de economia do compartilhamento.

A modalidade de economia do compartilhamento, *Uber*, ficou bastante conhecida através dos Jogos Olímpicos que ocorreram no Rio de Janeiro em Agosto de 2016. Trazendo inúmeros benefícios para os usuários, tais como, grandes parcerias com operadoras de cartões de crédito, como Visa, Mastercard, entre outras.

De acordo com a parceria, o *Uber* seria o responsável por transportar os atletas olímpicos patrocinados pela Visa até os locais da competição. O transporte seria feito pela modalidade *Uberpool*, de modo que clientes do *Uber* poderiam dividir a corrida com os atletas¹⁸. Enquanto isso, a prefeitura da cidade estipulou restrições de trânsito que impediram os taxistas de levarem passageiros até os Jogos Olímpicos, o que lhes restringiu as possibilidades em uma época que esperavam um bom faturamento.

A criação do Conselho Municipal de Uso do Viário – CMUV e a autoridade que lhe foi concedida para administrar a política de "créditos de quilômetros" dispõe de recursos para criar estímulos ou desestímulos para que o *Uber* e seus concorrentes aumentem ou reduzam sua frota de veículos, evitando que tal política ficasse inteiramente na mão de particulares (Artigos 26º a 29º) (Galvão; Melz, 2011).

2. Da economia do compartilhamento

A economia do compartilhamento tem sido uma grande inovação, e pode funcionar como alternativa econômica e sustentável para o meio ambiente. A ideia do consumo compartilhado das coisas tem ganhado uma enorme valorização e tendência ao longo dos últimos anos em razão do compartilhamento do transporte, considerados inoperante e disponível.

Esse consumo compartilhado como ideia de bater o hiperconsumo, eis que é a característica de um comportamento da sociedade contemporânea, tende a ser utilizado por toda a sociedade nos próximos anos, principalmente em razão de que através desta ideia inovadora, reduzirá impactos socioambientais, diminuirá custos, otimizará tempo e resultados.

Conforme visto, a economia do compartilhamento se configura como uma opção no exercício do consumo sustentável. Acontece que as mudanças propostas pela tão falada economia de compartilhamento não tem sido

causadas tão somente no campo da economia em si, mas também tem trazido impactos – ou confrontamento – no ordenamento jurídico.

Não é à toa que a *sharing economy*, ou economia de partilha ou ainda consumo colaborativo, como também é chamada a economia do compartilhamento, é considerada disruptiva, afinal rompe barreiras, e tem transformado o mercado.

Como bem pontuam Mendes & Ceroy (2015, pp. 9):

Nesse sentido, a economia compartilhada tem se mostrado um paradigma apto a revolucionar diversos setores, o que, no entanto, exige forte atenção da sociedade. De fato, apesar de prestarem serviços semelhantes, esse ramo da economia não pode ser interpretado a partir de modelos antigos, que certamente não respondem aos desafios próprios da *sharing economy*. Sem o entendimento desta grande revolução econômica que vem alterando os rumos dos mercados, tende-se a enxergar as empresas oriundas da economia compartilhada com base em um paradigma único e ultrapassado. O fenômeno *Uber*, nesse contexto, é entendido como uma espécie de táxi e o *Airbnb* é tido como nada mais do que particulares fazendo o papel de hotéis. No entanto, os exemplos citados demonstram que, antes de casos isolados, a economia compartilhada representa um movimento forte e em franca expansão. A cada ano, novas ideias e formas de compartilhamento são geradas, o que demonstra a necessidade de se avaliar tal fenômeno em toda a sua complexidade, especialmente se considerarmos que, como esclarecido anteriormente, os consumidores são os maiores beneficiados pela expansão da *sharing economy*.

Os autores supracitados são categóricos e cirúrgicos em suas observações, pois destacam com clareza os pontos mais controvertidos, atualmente, em nosso país acerca das questões que envolvem a *sharing economy* e sua efetivação.

Não há dúvidas de que a economia compartilhada possibilitou uma nova forma de consumo, que, inclusive, influencia diretamente numa nova forma de viver. Há quem diga que tal estilo de consumo substituirá em breve o próprio sistema capitalista, através da gestão e compartilhamento de bens.

Acontece, que no Brasil, além da tendência natural das pessoas em resistirem ao novo, existe a necessidade de assegurar uma intervenção econômica, como o que aconteceu – e tem acontecido – com estas inovações disruptivas fruto da nova “economia compartilhada”, em verdadeira afronta aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

Tais comportamentos só comprovam que, apesar de nossa ordem econômica constitucional garantir a livre concorrência e a livre iniciativa, dentre tantos outros direitos inerentes à liberdade econômica, não deixa de haver uma intervenção estatal, procurando regular e controlar o mercado, muitas vezes em detrimento, inclusive, e principalmente, do próprio consumidor.

Neste sentido:

Há no Brasil, no entanto, um movimento do establishment para frear, por meio da regulação, os avanços de inovação das plataformas tecnológicas de economia compartilhada. Exemplo disso são as leis que proíbem os aplicativos de transporte individual privado de funcionarem; ou os projetos de lei que querem vetar a utilização do *Airbnb* no Brasil; ou ainda o movimento jurídico querendo frear o desenvolvimento das *Legaltechs* e *lawtechs* 8 (Ravagnani, 2017).

Em razão da resistência social à inclusão da economia compartilhada, principalmente argumentada na ilegalidade das atividades desenvolvidas a essa maneira, muitos tem defendido a necessidade de regulamentação jurídica acerca do novo estilo de consumo tão difundido em todo o mundo e que, convenhamos, é uma realidade entre nós.

Entretanto, não podemos negar que, estamos vivendo um momento de transição, como já dito anteriormente, trata-se de total novidade em âmbito econômico, um novo estilo de consumo, evolução social ao qual o direito necessita se moldar e se inovar.

Essa nova modalidade de expressão econômica não se enquadra perfeitamente nos conceitos e institutos jurídicos tradicionais e impõe complexos desafios aos Estados e aos aplicadores do Direito. O próprio capitalismo se reinventa, na medida em que

permite que as pessoas passem a almejar não a aquisição ou a acumulação de riquezas, como era o pressuposto original do sistema econômico, mas o acesso a elas ou à sua funcionalidade. 13 Impõe-se um necessário retorno às reflexões sobre finalidade do Direito e um resgate da compreensão de que a norma não é um fim em si mesma, mas instrumento a serviço de valores previamente identificados (Oliveira, 2018, pp. 4).

Neste contexto, diversas questões afloram como a efetiva tutela do direito do consumidor, proteção e privacidade dos usuários e provedores, situações atinentes à burocracia fiscal e tributária que outros empreendimentos se submetem e aqueles que ‘vendem’ a economia compartilhada não suportam, a exemplo da infinita guerra entre os taxistas e a *Uber*. Até por isso, asseram Oliveira & Ravagnani (2017):

3. Ponderações sobre os principais pontos controversos relativos ao *Uber* e da competência para sua devida regulamentação

As experiências positivas nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Distrito Federal com o *Ube*, mais precisamente durante os jogos olímpicos, acabaram desencadeando uma grande discussão para os representantes dos três poderes da república na direção de debates, no que tange a sua real aplicabilidade, bem como sua eficácia jurídica.

Entretanto, o caminho para uma solução razoável é mais complexo do que possa imaginar, onde “proibir” ou “liberar” o aplicativo, tornou uma grande discussão.

Há dois diplomas legais que permeiam – direta ou indiretamente – todos os argumentos apresentados no debate: a Constituição Federal de 1988; e a Lei federal 12.587/12 (“Sistema Nacional de Mobilidade Urbana”). Primeiramente, a Constituição Federal de 1988 é a norma máxima do país, à qual todas as demais se submetem.

Em seu art. 5º, XV está previsto que é livre “a locomoção no território nacional em tempos de paz”, sendo possível a qualquer pessoa “nele território entrar, permanecer, ou dele sair com seus bens”. Esta plena liberdade de locomoção não é apenas um direito negativo – não ser o cidadão impedido de se deslocar – mas também um direito positivo, que obriga o Estado a assegurar a existência dos meios rodoviários, aquaviários, metroviários e aeroviários necessários para o deslocamento dentro do seu território. Neste sentido, a Constituição fornece diretrizes sobre quem é a autoridade competente para legislar e fiscalizar cada tipo de transporte.

No caso do transporte rodoviário urbano, os arts. 22, IX e XI estabelecem ser competência privativa da União legislar sobre “diretrizes da política nacional de transportes” e “trânsito e transporte”, enquanto o art. 30, V concede ao Município a responsabilidade de “organizar e prestar” os “serviços públicos de interesse local”. As diretrizes fornecidas pela União vieram na forma da Lei federal nº 12.587/12, a qual definiu que o “Sistema Nacional de Mobilidade Urbana” – composto pelos modos de transporte e a infraestrutura que garante sua circulação (art. 3) – tem por finalidade promover o “acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes de desenvolvimento urbano” (art. 2). Sobre estes dispositivos legais, José Canotilho argumenta que as leis municipais que procuraram proibir o *Uber* seriam formalmente inconstitucionais, pois a União Federal seria portadora da competência exclusiva para legislar sobre o trânsito traz (Canotilho, 2015).

No mesmo sentido, Daniel Sarmento arguiu que os municípios poderiam, no máximo, suplementar a legislação federal, mas nunca criarem uma restrição que a legislação federal não previu (Conjur, 2015). Em sentido diverso, Eros Grau argumenta que o transporte individual exercido pelo *Uber* seria – assim como o serviço de táxi – um serviço público. Como tal, dependeria de concessão ou permissão do estado para ser exercido. O ex-ministro do Supremo Tribunal Federal chega a comparar a atividade do *Uber* aos “profissionais que exercem a medicina sem terem diploma” (Conjur, 2015). Estaria, portanto, fora do escopo da livre-iniciativa prevista para a atividade econômica privada. Contra isso, Canotilho defende que o transporte individual – categoria na qual se insere tanto o *Uber* quanto os táxis – não seria um serviço público, mas sim um serviço de utilidade pública. Por esta razão, ele gozaria de alguns benefícios de serviço público – como o uso que os táxis fazem da faixa exclusiva de ônibus, por exemplo – mas manteria sua natureza de atividade econômica privada, tal como a possibilidade de a licença de táxi ser alienada por causa mortis ou mediante contrato entre particulares (Canotilho, 2015).

A esse respeito, Luiz Esteves – economista-chefe do Conselho Administrativo para Defesa da Concorrência (“CADE”) – observa que “há resultados para todos os gostos” (Esteves, 2015). Contudo, o autor também pontua

que os resultados são decisivamente influenciados pelas características da cidade, como sua geografia, cultura e história. Sendo assim, qualquer legislação a nível federal ou estadual a esse respeito deve ser cautelosa, uma vez que pode estar legislando sobre realidades muito distintas, principalmente em um país de dimensões continentais como o Brasil. Considerando este fato, o mais indicado é que a matéria seja majoritariamente tratada pelos municípios. A própria empresa *Uber* leva em conta que seu impacto na logística urbana difere de acordo com o perfil da cidade, tanto que sempre deu preferência a atuar em grandes capitais e centros urbanos.

Um município de pequeno porte, em que seja possível realizar a maioria dos deslocamentos a pé, teria pouca necessidade de utilização de tais serviços. Serviços como o *Uberpool*, por exemplo, dependem do tamanho da frota cadastrada no aplicativo para serem economicamente viáveis e serem ofertados aos clientes. Por esta razão, o *Uberpool* permanece restrito no Brasil às cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, apesar de clientes de outras cidades solicitarem o serviço.

Portanto, a decisão sobre implementar a livre concorrência ou instituir reserva de mercado sobre o transporte individual deveria ser uma decisão do município – por ser a autoridade que melhor compreende sua própria realidade urbana – sempre com o objetivo de promover o “acesso universal à cidade” previsto em legislação federal.

No mesmo sentido, Sarmento afirma que o transporte individual não é um serviço público, pois não há “o inescusável dever do estado” em oferecer tal serviço, bem como seria “risível” um programa “táxi para todos” ou oferecer um subsídio às tarifas de transporte individual (Conjur, 2015). Onde traz que o estado não arca com taxi ou transporte para todos. Sendo cada individuo que arcar com seu transporte.

3.1 Da Regularização Jurídica do aplicativo Uber

Os municípios, de forma geral, deveriam regular os aplicativos de caronas pagas de modo que esta modalidade de transporte contribuísse para o “acesso universal à cidade”. Admitida esta premissa, pertinente ponderar o escopo de razoabilidade dentro do qual esta decisão deve ser tomada. Por razoabilidade entende-se aplicar as restrições ou estímulos necessários – nem mais, nem menos – para se obter o resultado desejado, ou seja, a livre circulação de moradores e visitantes dentro do espaço urbano. Considerando as discussões nas esferas dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, foram identificados cinco eixos temáticos que uma eventual proposta de regulamentação do transporte individual privado não poderia deixar de abordar: a suposta captura regulatória dos Poderes Legislativo e Executivo pelos taxistas; a segurança pública; proteção econômica do consumidor; os congestionamentos; e a qualidade do serviço, de modo a discernir possíveis caminhos de pesquisa que viessem auxiliem na solução do impasse. A suposta captura regulatória dos poderes executivo e legislativo nos quatro casos analisados o posicionamento inicial do Legislativo foi prontamente contrário ao *Uber*. Do mesmo modo, o Poder Executivo se posicionou contra as caronas pagas no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte.

O poder Judiciário e o próprio *Uber* acusaram o Executivo e o Legislativo de terem assumido tal postura exclusivamente para favorecer os taxistas em detrimento da população, prática conhecida como “captura regulatória”, em que o regulador favorece um agente de mercado por meio de sua autoridade. Esta ideia é explicitamente defendida pelo juiz Bodart quando afirma que “há indícios significativos de que a iniciativa estatal é fruto de captura regulatória e não está voltada à promoção do melhor interesse público” (Bodart, 2015), entendimento este também esposado pela juíza Teixeira ao dizer que “não há qualquer inviabilidade técnica ou econômica que justifique a exclusividade dos detentores de licenças de táxi na prestação do serviço” (Teixeira, 2015).

Afinal, o transporte privado individual sempre existiu e a sua proibição só entrou em voga quando este mercado começou crescer graças aos aplicativos de carona (Bodart et al., 2015). O município possui o dever jurídico de tomar a decisão que melhor favoreça a mobilidade urbana. Contudo, não possui, ainda, os meios para efetivamente mensurar os efeitos benéficos e as externalidades negativas que adviriam dos aplicativos de carona empregados em larga escala. Faltam dados como a dimensão ideal da frota de veículos de aluguel, o impacto que teriam no congestionamento, o público que atenderiam etc., informações sem as quais é muito difícil chegar a uma afirmação categórica sobre a disputa.

Por outro lado, também não há argumentos fundamentados o suficiente para justificar a proibição total dos aplicativos. Como bem disse a desembargadora Alvarenga do Rio de Janeiro, o que está em discussão não é “a competência e legitimidade da Municipalidade para regular e fiscalizar a atividade de transporte”, mas sim a “razoabilidade” e “proporcionalidade” de “proibir todo um setor dessa atividade econômica” (Alvarenga, 2015).

Para sanar este eixo temático é preciso estudos de engenharia de trânsito para apurar – caso a caso – os benefícios e malefícios dos aplicativos de carona para a mobilidade urbana.

4. Conclusão

Apesar da grande polêmica envolvendo os aplicativos de carona no Brasil, é alarmante a carência de dados estatísticos nos debates que estão ocorrendo nas quatro cidades brasileiras analisadas. Nos documentos disponibilizados ao público até o momento pelos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário percebe-se, não raramente, que ambos os lados têm se pautado em presunções que precisariam de estatísticas para serem validadas como, por exemplo, a premissa de que a livre concorrência sempre será positiva para o consumidor ou que a tarifa praticada pelos aplicativos não seja decorrente da prática de dumping.

É possível observar também um padrão no posicionamento do Legislativo, pois – na maioria dos casos – ele foi favorável à proibição total do aplicativo, enquanto o Judiciário – também na maioria dos casos – foi favorável à sua liberação. A atuação do Poder Executivo tem servido como fiel da balança nos quatro casos estudados. Em São Paulo, foi a iniciativa do prefeito Haddad que resultou na regulamentação do aplicativo, apesar da controvérsia legal sobre a possibilidade de ele fazê-lo por decreto.

No Distrito Federal, foi a iniciativa do governador em vetar o projeto de lei inicial do Legislativo que levou a discussão sobre sua regulamentação. Por outro lado, a atuação conjunta entre Executivo e Legislativo nas cidades do Rio de Janeiro e Belo Horizonte levou a um antagonismo com o Judiciário, que não foi de todo resolvido. A tendência no Rio de Janeiro é a situação se desenrolar favoravelmente ao *Uber*, em virtude da posse do novo prefeito, favorável ao aplicativo.

Por sua vez, o novo prefeito de Belo Horizonte continuará fazendo oposição às caronas pagas e o Judiciário mineiro está dividido sobre o assunto. Destaca-se também a divisão interna do Poder Judiciário a respeito, pois os juízes de 1ª instância tiveram menos resistência em conceder liminares ao *Uber* do que os desembargadores na 2ª Instância. Esta realidade é observável principalmente no Rio de Janeiro e em Minas Gerais, em que a principal resistência ao aplicativo veio da parte de desembargadores. Atualmente, é notória uma melhora nos serviços de táxi nas quatro cidades estudadas, tendo alguns taxistas, inclusive, adotado práticas características do *Uber*, tais como oferecer água, carregador de celular etc.

Passaram a ocorrer também reclamações quanto à tarifa dinâmica adotada pelo aplicativo, a qual estabelece o preço de acordo com a demanda no momento específico da chamada. Um terceiro fenômeno observado são os motoristas de aplicativos de carona que passaram a oferecer seu serviço diretamente ao passageiro, sem intermediação do aplicativo.

Este fato pode indicar um retorno à contratação direta de motorista por preço a ser combinado. Por fim, o que se recomenda é a adoção de estudos mais aprofundados, principalmente da área de engenharia de trânsito, para se averiguar o real impacto dos transportes individuais de aluguel na cidade, de modo a mensurar a melhor política para integrá-lo à mobilidade urbana.

Para uma abordagem inicial, seria aconselhável que as prefeituras averiguassem: i. a frota total de veículos de aluguel em circulação na cidade; ii. os pontos de origem e destino mais recorrentes; iii. os horários de maior demanda; iv. o perfil do público que recorre ao serviço; e v. seu real impacto no tempo de congestionamento. Sem números, será impossível se chegar a uma solução para cada caso.

Logo, pode-se inferir que o debate é desafiador e, para que tenha sucesso, se faz necessária a participação colaborativa de diversos atores da sociedade, sendo certo que tanto a lei Geral de Proteção de Dados, como o marco regulatório da economia do compartilhamento, não podem ser responsáveis por engessar as novas tecnologias, mas sim, a exemplo do Marco Civil da Internet, devem preparar o terreno para que tais inovações se adequem ao sistema jurídico brasileiro de forma equilibrada e justa.

A Lei nº. 12.965 de 2014, apelidada de Marco Civil da Internet, em seu artigo 2º determina como fundamento para o uso da Internet no Brasil o respeito a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor, bem como a finalidade social da rede, coroados no artigo 3º como princípio a preservação da natureza participativa da rede e a liberdade dos modelos de negócios promovidos na Internet, ressalvando que, para tanto, tais modelos não conflitem com os demais princípios estabelecidos na mesma Lei.

O desafio, portanto, para o legislador, é buscar a harmonização do uso da tecnologia para a difusão da economia

de compartilhamento, sem, contudo, engessá-la, afinal isso poderia inviabilizar o modelo de consumo.

5. Agradecimentos

Ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito Constitucional Econômico da UniALFA, Goiânia, Goiás, Brasil.

6. Contribuições dos autores

Camila Izabel de Andrade: concepção textual, construção das ideias, escrita do manuscrito, correções gramaticais e científicas judiciais sobre o conteúdo jurídico, e submissão e publicação.

7. Conflitos de interesses

Não há conflitos de interesses.

8. Aprovação ética

Não aplicável.

9. Referências

- Alvarenga, M. F. (2015). Agravo de instrumento nº: 0061837-32.2015.8.19.0000. Agravante: município do Rio de Janeiro, Agravados: Uber do Brasil tecnologia Ltda. E outro. Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro, Décima Sétima Câmara Cível, PJERJ, 1-7. Disponível em <https://www.conjur.com.br/dl/tj-rj-antes-sentenca-final-uber.pdf> Acesso em 15 fev. 2023.
- Bernardes, A. (2022). Após o veto, Rollemberg tentará regulamentar Uber em 90 dias. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/06/interna_cidadesdf,493576/apos-o-veto-rollemberg-tentara-regulamentar-uber-em-90-dias.shtml. Data de acesso: 25 out. 2022.
- Boudart, C. N., Torres, K. R., & Silva, R. S. (2015). Avaliação de sítios municipais da região metropolitana da Grande Vitória-ES. *Cadernos Gestão Pública e Cidadania*, 20(66), 1-24. <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2875371>
- Canotilho, J. J. G. (2015). Parecer: A actividade económica privada de transporte individual de passageiros, na sua modalidade privada, e o “sistema Uber”. Coimbra, 26 outubro, 2015, p. 34. Disponível em <http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2023.
- Conjur. (2015). Aplicativo Uber não fere as leis brasileiras, afirma professor. Disponível em <https://www.conjur.com.br/2015-jul-15/aplicativo-uber-nao-fere-leis-brasileiras> Acesso em 15 fev. 2023.
- Conjur. (2015). Serviço oferecido pela Uber é exclusiva de taxistas, diz Eros Grau. Disponível em <https://www.conjur.com.br/2015-dez-15/servico-oferecido-uber-exclusivo-taxistas-eros-grau> Acesso em 15 fev. 2023.
- Esteves, L. A. (2015). Uber: o mercado de transporte individual de passageiros – regulação, externalidades e equilíbrio urbano. *RDA – Revista de Direito Administrativo*, 270, 325-361. <https://doi.org/10.12660/rda.v270.2015.58746>
- Galvão, A. L., & Melz, L. J. (2011). Análise comparativa dos custos de manutenção de frota própria e locação de frota para entidades públicas: estudo de caso na UNEMAT – Campus de Tangará da Serra. In: XVIII Congresso Brasileiro de Custos, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 7 a 7 de novembro de 2011, 16 p.
- Pellegrini, A., Monteiro, A. P. L., Tavorali, B., Souza, C. A. P., Astone, D., Antonialli, D., Perini, F., Andrade, G. R., Berlink, H., Machado, J. M. D., Schor, J., Mattiuzzo, M., Rebello, N., Feres, M. V. C., Kalil, R. B., Abramovay, R., Lemos, R., & Carvalho, V. M. (2017). Economias do compartilhamento e o direito. Juruá Editora, 388 p.
- Mendes, F. S., Ceroy, F. M (2015). *Economia Compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: Uma proposta de marco legal*. Disponível em: www.senado.leg.br/estudos. Acesso em 25 out. 2022.

- Oliveira, A. F. (2018). Economia colaborativa e desafios ao ordenamento jurídico brasileiro: primeiras reflexões. *Revista de Direito do Consumidor*, 115(27), 479-495. <https://revistadedireitodoconsumidor.emnuvens.com.br/rdc/article/view/1071>
- Ravagnani, G. S. (2017). A resignificação da advocacia: Lawtechs e legaltechs. Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI261196,61044-A+ressignificacao+da+advocacia+Lawtechs+e+Legaltechs> Acesso em 15 fev. 2023.
- Santos, L. C., & Pereira, É. R. M. (2019). Economia colaborativa, consumo compartilhado e as alterações no funcionamento da economia tradicional. *In: Encontro de Marketing Crítico, UESB. Anais do Encontro de Marketing Crítico da Uesb, 22 e 23 de outubro de 2019, Universidade Estadual do Sudeste da Bahia, Vitória da Conquista, BA, Brasil, 1-16.*
- Sundararajan, A. (2018). Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. Tradução de André Botelho. São Paulo: Editora Senac, 2018.
- Uber. (2023). *Uber do Brasil Tecnologia Ltda.* Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/> Acesso em: 22 nov. 2022.
- Vasconcelos, M. A., & Garcia, M. E. (1998). Fundamentos de economia. São Paulo, Editora Saraiva, 240 p.

Copyrights

Copyright for this article is retained by the author(s), with first publication rights granted to the journal.

This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).