

## **Os aplicativos móveis de transporte individual: a emergência de um novo paradigma regulatório e as reações de alguns stakeholders.**

**CINTIA REJANE MÖLLER DE ARAUJO**

ESCOLA PAULISTA DE POLÍTICA, ECONOMIA E NEGÓCIOS - UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO -  
EPPEN/UNIFESP

**STEFANI DA SILVA SANTOS**

ESCOLA PAULISTA DE POLÍTICA, ECONOMIA E NEGÓCIOS - UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO -  
EPPEN/UNIFESP

Agradecimento à órgão de fomento:

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq e a Escola Paulista de Política Economia e Negócios (EPPEN) da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) pela imensa oportunidade de realização deste trabalho.

# OS APLICATIVOS MÓVEIS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL: A EMERGÊNCIA DE UM NOVO PARADIGMA REGULATÓRIO E AS REAÇÕES DE ALGUNS *STAKEHOLDERS*

## 1. INTRODUÇÃO

Assiste-se na atualidade, à criação, em tempo exíguo, de inúmeras empresas da economia compartilhada, cabendo salientar a série de impactos significativos que as mesmas vêm disseminando pela sociedade contemporânea, provocando transformações relevantes e contribuindo para aprofundar as contradições, não apenas no mundo dos negócios, mas também no âmbito dos comportamentos dos indivíduos (ZERVAS et al, 2014). Por conta da natureza complexa desta nova tendência, os autores deste artigo buscaram ampliar seu entendimento sobre o referido fenômeno, focalizando seus esforços na investigação a respeito da emergência atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros (i.e., do advento dos aplicativos móveis de transporte individual, tais como: Uber, Cabify, Lady Driver, etc), que é atividade que se enquadra no contexto da economia compartilhada.

Convém, *a priori*, esclarecer o significado do termo “economia compartilhada”, que segundo Botsman e Rogers (2009, 2010), é constituída por um conjunto de práticas comerciais que facultam o acesso a bens e serviços, sem que seja necessária a aquisição de um produto ou a troca monetária entre as partes envolvidas na transação. Ademais, destaque-se o caráter multifacetado da economia compartilhada, ou seja, suas variadas dimensões: social, econômica, política, legal, cultural, etc., sem falar na sua acentuada capacidade de inspirar opiniões e argumentos os mais distintos e polêmicos, variando entre a total adesão e a completa aversão.

Assim, se por um lado, alguns autores como Elad (2014) e Dredge e Gyimóthy (2015) argumentam que a economia compartilhada tem o condão de provocar inovações positivas e impulsionar novas tendências, por outro lado, outros autores, como Isaac (2014) e Malhotra e Van Alstyne (2014) acreditam que o desenvolvimento da economia compartilhada pode causar disrupções e contribuir para desagregação da sociedade.

De fato, baseados na pesquisa de Isaac (2014), sobre a empresa Uber Technologies Inc, pode-se concluir que muito do seu sucesso decorre da habilidade de a mesma se qualificar como uma organização de tecnologia, ao invés de uma organização que atua no ramo de transporte. Neste caso, percebe-se que o primeiro enquadramento faculta à referida empresa evitar assumir a responsabilidade pelo pagamento de variados impostos, permitindo-lhe também não se submeter a um conjunto de leis e normas, especialmente aquelas voltadas para regular o mercado de trabalho. Consequentemente, empresas como a Uber Technologies Inc, na ótica de Isaac (2014) tanto quanto na de Malhotra e Van Alstyne (2014), ao adotarem esta estratégia, obtêm vantagens ilegítimas em relação a outras empresas que atuam no mesmo segmento. Ademais, na visão destes autores, tais organizações concorrem para promover a degradação do mercado de trabalho, alcançando também, ameaçar os padrões de seguridade social, em termos mundiais.

No entanto, outros autores (DREDGE e GYIMÓTHY, 2015) defendem que em determinados contextos, a atuação equilibrada de empresas da economia compartilhada pode acrescentar valor aos negócios e aportar qualidade de vida à sociedade. Logo, eles sustentam que a disseminação de empresas de economia compartilhada pode vir a prover substitutos imperfeitos para produtos e serviços já existentes, gerando uma demanda que não existia anteriormente.

Convém destacar também que alguns pesquisadores apontam que as pesquisas sobre economia compartilhada têm privilegiado preferencialmente, questões relacionadas à orbita do consumo e à orbita da produção dos bens e serviços, conferindo menor atenção a reflexões

sobre o papel dos intermediários, do governo e da sociedade civil (DREDGE e GYIMÓTHY, 2015; ZERVAS et al 2014).

Deste modo, em face da lacuna das pesquisas acima referida, decidiu-se investigar a evolução do quadro regulatório que dispõe sobre a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros no município de São Paulo (i.e., os aplicativos móveis de transporte individual, tais como: Uber, Cabify, Lady Driver, etc), visto que a mesma, tal qual mencionado anteriormente, se enquadra no contexto da economia compartilhada. Em outras palavras, pretende-se conhecer as grandes questões sobre as quais o Estado dedicou-se a normatizar, enfocando-se o município de São Paulo, além de compreender a motivação das reações de diversos *stakeholders*, favoráveis ou contrárias, às referidas regulações.

## **2. PROBLEMA DE PESQUISA E OBJETIVO**

O caráter multifacetado da economia compartilhada e sua inegável capacidade de inspirar opiniões e argumentos os mais distintos e polêmicos – favoráveis ou contrários aos seus desdobramentos – concorreram para atrair o interesse das autoras deste artigo, estimulando-as a explorar este assunto. A partir daí, elas decidiram pesquisar, no âmbito da econômica compartilhada, a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, devido ao elevado impacto de seus múltiplos efeitos, os quais se estendem pelas mais diversas dimensões (social, econômica, política, legal, cultural, etc). Todavia, o foco de sua investigação só foi definido quando se depararam com estudos que apontavam a carência de pesquisas que refletissem a respeito do papel do governo no contexto da economia compartilhada.

Portanto, diante desta lacuna, ou seja, da escassez de pesquisas sobre a atuação estatal em face deste novo fenômeno, as autoras se convenceram da oportunidade e da adequação de direcionar seus esforços para investigar a questão da regulação. Assim, assumiram como objetivo deste artigo: analisar a evolução da regulação estatal voltada para disciplinar o transporte remunerado privado individual de passageiros no município de São Paulo (i.e., os aplicativos móveis de transporte individual, tais como: Uber, Cabify, Lady Driver, etc), com a finalidade de conhecer, dentre outros aspectos, as grandes questões sobre as quais o Estado se deteve a normatizar. Adicionalmente, elas buscaram investigar as reações (i.e., contestações, resistências, adesões e simpatias) de alguns *stakeholders*, em relação à regulação destes aplicativos.

## **3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

### **Economia Compartilhada**

A economia compartilhada vem provocando alterações nos modos de consumo da sociedade contemporânea, na medida em que apresenta novas opções e alternativas de transações (MENDES e CEROY, 2015). De fato, assiste-se à emergência de um novo cenário em que cada vez mais os consumidores optam por pagar pela experiência de utilizar produtos e serviços temporariamente, ao invés de adquiri-los (BARDHI e ECKHARDT, 2012; TABORDA, 2016).

Ademais, verifica-se que os indivíduos vêm se acostumando paulatinamente, a realizar transações com o auxílio de tecnologias - como computadores, tablets e celulares - cabendo salientar que essa nova forma de consumir é uma consequência natural do frequente uso dessas e de outras tecnologias (SUNDARARAJAN, 2013). Observa-se também que as tecnologias da informação e comunicação (TICs) juntamente com a Web 2.0 vêm contribuindo para o desenvolvimento de plataformas que promovem o compartilhamento, a colaboração e a disseminação de informações entre os usuários (KAPLAN E HAENLEIN, 2010). Neste contexto, os aplicativos móveis, que permitem acessar estas possibilidades,

tornam mais simples e fáceis muitas atividades que antes demandavam esforço e tempo maiores (RICCIARDI, 2016).

Com relação aos novos modelos de empresas que usam tecnologia digital, segundo Botsman (2015), são utilizados diferentes termos para descrevê-los, tais como "economia compartilhada", "economia de pares", "economia colaborativa", "economia sob demanda", e "consumo colaborativo".

Para Schor (2016), a dificuldade de se construir uma definição consensual para o termo economia compartilhada advém da grande diversidade de atividades que podem ser enquadradas como atividades da economia compartilhada. Por conta disso, no âmbito deste artigo, selecionaram-se algumas definições, dentre as várias encontradas na literatura que aborda esse tema. Deste modo, como apontado anteriormente, Botsman e Rogers (2009, 2010) argumentam que a economia compartilhada é constituída por um conjunto de práticas comerciais que facultam o acesso a bens e serviços, sem que seja necessária a aquisição de um produto ou a troca monetária entre as partes envolvidas na transação. Da mesma forma, Hamari et al. (2016, p.1) definem economia compartilhada como “a atividade de obtenção, entrega ou compartilhamento de acesso a bens e serviços, coordenada por *community-based online services*”, ou seja, por grupos que coordenam serviços *on-line*, com interesses convergentes.

Cabe mencionar ainda a pluralidade de definições sobre economia compartilhada, as quais, em certas circunstâncias, podem vir a confundir mais do que a esclarecer. Em outras palavras, diante de um vasto elenco de definições, as organizações podem ser induzidas a se utilizarem dessa terminologia para caracterizar seus negócios, associando a ela, de forma equivocada, características positivas, relacionadas à noção de altruísmo e de filantropia (CHANDLER, 2016 apud GOBBLE, 2016). A esse respeito, convém atentar para as reflexões de Gobble (2016, p.60), que argumenta que as dificuldades para eleger uma definição consensual para o termo economia compartilhada também podem contribuir para obscurecer “...o impacto econômico real dessas empresas e as formas como seus modelos de negócios desafiam, não só os regimes regulatórios e legais, mas também as estruturas sociais existentes”.

### **Mobilidade Urbana**

Como assinalado anteriormente, a ascensão da economia compartilhada vem alterando as formas de consumo, gerando transformações em vários setores da economia e revelando novas alternativas e opções aos indivíduos e às organizações. Com efeito, de acordo com Mendes e Ceroy (2015), um dos setores mais impactados por essa nova tendência é o setor de transportes, tendo em vista as dificuldades no deslocamento e na mobilidade urbana, observados em diversas localidades, sobretudo em grandes metrópoles. Neste particular, De Farias (2016) reitera a conexão percebida entre, por um lado, os estímulos direcionados ao desenvolvimento de transporte público, de taxis e assemelhados, e, por outro, a melhoria da mobilidade urbana, salientando que o resultado final dos esforços é a diminuição de veículos de transporte individual em circulação. Em contrapartida, Resende e Sousa (2009) apontam que a preferência pelo uso do carro próprio leva a um incremento do número de veículos em circulação, sendo esta uma das causas centrais geradoras de aumento dos congestionamentos de automóveis nas cidades.

No que tange ao cenário brasileiro, pode-se dizer que tanto o rápido e desordenado crescimento experimentado pelas cidades como a falta de investimento em sua infraestrutura fazem parte do elenco de causas responsáveis por parte significativa dos problemas urbanos enfrentados pelos seus habitantes, valendo destacar que a mobilidade urbana é, dentre estes entraves, um dos mais visíveis (CARVALHO, 2016). Com relação a este tema, De Vasconcellos (2014) também argumenta que os congestionamentos de trânsito, tão frequentes

nas grandes cidades brasileiras, são percebidos pela população como um claro desdobramento das deficiências na mobilidade urbana.

Ademais, no Brasil, além dos escassos investimentos em infraestrutura, identificam-se outros fatores associados aos costumeiros engarrafamentos de trânsito, os quais dificultam a mobilidade urbana, tais como, o crescimento significativo de veículos de transporte individual em circulação, fruto de algumas tendências observadas, sobretudo nas últimas décadas, a saber, o incremento nos níveis de emprego e da renda da população, bem como de uma política de incentivos fiscais governamentais, a qual permitiu a uma parte relevante da população, o acesso à compra de veículos automotivos (DE ÁVILA GOMIDE e GALINDO, 2013).

Mendes e Ceroy (2015), ao examinarem a realidade brasileira, elencam algumas razões que colaboraram para a rápida emergência dos novos aplicativos móveis de transporte individual. Apontaram a ausência histórica de investimentos nos transportes públicos como a fonte principal geradora dos frequentes e gigantescos congestionamentos de tráfego observados, especialmente nas grandes metrópoles brasileiras, reiterando que este cenário concorreu para estimular o uso disseminado de veículos individuais de transporte. De fato, neste contexto, onde o transporte público apresenta qualidade e eficiência baixas e o tráfego de carros privados é intenso, percebeu-se que o processo de adesão da população aos aplicativos móveis de transporte individual evoluiu muito rapidamente. Com efeito, os serviços desenvolvidos pelos aplicativos móveis de transporte individual acenaram com uma importante solução para as demandas de uma sociedade que, há muito, clama por maior mobilidade. Ademais, segundo Rogers (2015), os novos aplicativos móveis de transporte individual também eliminaram alguns custos de transação, conseguindo consequentemente, disponibilizar um serviço aos consumidores, a um custo menor do que o oferecido pelos taxistas.

### **Transporte Individual no Brasil**

O Município, no Brasil, é a entidade responsável por "planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano" (BRASIL, 2012). Portanto, percebe-se que o Município tem o condão de atuar como regulador, em relação à seara do transporte urbano local, sempre observadas as disposições impostas pela Legislação Federal Brasileira. No que concerne à Legislação Federal Brasileira, vale lembrar que os serviços de transporte urbano são classificados quanto: ao objeto (de passageiros ou de cargas), à característica do serviço (coletivo ou individual) e à natureza do serviço (público ou privado) (BRASIL, 2012). Ademais, no Brasil, o transporte individual de passageiros é dividido em duas categorias: Transporte Público Individual e Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, sendo que esta segunda categoria foi acrescentada recentemente à legislação federal, i.e., em março de 2018 (BRASIL, 2012; BRASIL, 2018)

A modalidade dos taxis está inserida na primeira categoria, ou seja, Transporte Público Individual, o qual é definido como "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas" (BRASIL, 2012). Neste particular, Zanata et al. (2015, p.11) mencionam que "desde o final do século XIX, o transporte individual [de passageiros] de São Paulo tem sido considerado como serviço de 'interesse público', com nítidas preocupações regulatórias". Assim, a partir desta orientação, evidencia-se que o foco da regulação do transporte individual de passageiros teria alguns objetivos, a saber: a) promover um controle prévio dos motoristas matriculados; b) proteger os usuários, por meio de um controle de preços; c) monitorar e inspecionar os veículos, visando à segurança do público usuário e à redução de acidentes; d) prevenir fraudes do mecanismo de controle de preço (taxímetro).

Resta claro, portanto, como argumentado acima, que a modalidade dos taxis é um meio de transporte regulamentado, com normas que visam proteger não apenas o taxista, mas também o usuário, valendo destacar também, que ela é modalidade amplamente conhecida da população. Todavia, apesar deste panorama, Telésforo (2016) registra a existência de insatisfação por parte de diversos consumidores com relação a esse serviço. De acordo com a autora, mesmo considerando o elenco de normas e regulamentos que dispõe sobre o referido serviço, a legislação é falha no que diz respeito a garantir aos seus usuários, proteção efetiva contra práticas abusivas bem como contra má qualidade de atendimento. Em 2015, por exemplo, o Departamento de Transportes Públicos de São Paulo recebeu 1.490 queixas contra motoristas de taxi, sendo que 30,4% delas alegavam atitude desrespeitosa por parte do motorista (MARANHÃO, 2016). Em suma, na cidade de São Paulo, há claras indicações de que há espaço para melhoria da qualidade dos serviços prestados pelo Taxi.

No que tange aos aplicativos móveis de transporte individual, tais como Uber, Cabify, 99, Lady Driver, etc., os mesmos foram classificados, a partir de março de 2018, como Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, cuja definição legal é: “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 em outras plataformas de comunicação em rede” (BRASIL, 2018). Com efeito, cabe destacar que a emergência dos aplicativos móveis de transporte individual concorreu para franquear aos consumidores algumas ferramentas inovadoras, tal qual o acesso a um serviço que lhes faculta a possibilidade de avaliação do mesmo. De fato, como desdobramento da ascensão deste fenômeno, algumas questões tornaram-se mais evidentes para a classe dos taxistas, como a urgência de os mesmos reavaliarem aspectos da qualidade de seu atendimento ao cliente (MENDES e CEROY, 2015; POSEN, 2015; MILLER, 2016). Vale mencionar ainda que a forma de atuação desses novos atores (i.e., Uber, Cabify, 99, Lady Driver, etc), além de mais dinâmica e alinhada com a modernidade tecnológica, veio ao encontro das reivindicações dos consumidores, no que se refere à aspiração pelo incremento da qualidade da mobilidade urbana. Consequentemente, em face das inovações oferecidas aos consumidores, o surgimento dos aplicativos móveis de transporte individual contribuiu para salientar as lacunas existentes nos serviços prestados pelos taxistas, impactando profundamente seu modelo de negócio. (AZEVEDO et al, 2015; LOBEL, 2016).

Diante do exposto, resta claro que a ascensão da economia compartilhada ainda se constitui um grande desafio a ser decifrado não apenas pelas organizações, como também pelos legisladores, visto que introduz novos parâmetros e, por conseguinte, novos questionamentos, requerendo um esforço de todos os atores impactados, visando o ajuste a este novo cenário.

### **Regulamentação**

A atividade de regulação econômica pressupõe a atuação do Estado, com finalidade de estabelecer a limitação dos graus de liberdade que gozam os agentes econômicos, no âmbito do processo de tomada de decisões. Por este prisma, entende-se que um dos alvos da regulação econômica consiste em buscar conter ou mesmo controlar os abusos dos poderes privados, visando o interesse público, principalmente diante da vulnerabilidade dos cidadãos, os quais, em geral, não tem o mesmo poder negocial das grandes organizações econômicas (DOSTMOHAMMAD e LONG, 2015). Adicionalmente, outros autores (CASTRO, 2000; PINTO e SILVEIRA, 1999) argumentam que a regulação econômica deve ser entendida para além de seu sentido clássico, não se restringindo apenas a controles sobre a estrutura de propriedade, sobre as entradas de novas empresas e/ou sobre as condições de ofertas e preços.

Num sentido mais amplo, a regulação também deve buscar corrigir e/ou atenuar as falhas de mercado, assimetria de informações, dentre outros.

No que tange à economia compartilhada, as discussões sobre a necessidade ou não de regulamentação também se fazem presentes, mobilizando alguns autores. Deste modo, na ótica de Malhotra e Van Alstyne (2014), para que haja um crescimento saudável no âmbito da economia compartilhada, tanto as falhas de mercado como as lacunas regulatórias devem ser corrigidas. Nesse contexto, segundo Miller (2016), os legisladores também enfrentam uma árdua tarefa, qual seja: encontrar o equilíbrio entre os indivíduos que desejam interagir com essa nova economia e as organizações. Portanto, diante deste quadro, Edelman e Geradin (2015) advogam a favor da necessidade de uma moldura regulatória - que estabeleça regras para o exercício de atividade da economia compartilhada -, a qual deve preservar tanto os ganhos das organizações que nela atuam quanto assegurar e resguardar os direitos dos usuários.

Com efeito, a economia compartilhada apresenta novos desafios às localidades, na medida em que contesta a estrutura regulatória existente (BOND, 2014). A esse respeito, Crespo (2016) afirma que o fato de os novos aplicativos móveis de transporte individual não se enquadrarem nos quadros regulatórios vigentes evidencia a existência de uma "zona cinzenta legal". Ademais, Dostmohammad e Long (2015) alertam que uma legislação desatualizada abre oportunidades para a exploração das lacunas e falhas por parte de alguns *stakeholders* que atuam na economia compartilhada.

No que tange aos reguladores, Katz (2015) adverte que, se por um lado, eles não devem pressionar os aplicativos móveis de transporte individual a se adaptarem às legislações já existentes, por outro lado, tampouco devem permitir ao mercado se autorregular, pois neste caso, os consumidores, que são a parte mais vulnerável, ficariam a mercê das forças de mercado, e, portanto, mais fragilizados. Da mesma forma, Posen (2015) argumenta que forçar os novos aplicativos móveis de transporte individual (i.e., Uber, 99, Cabify, Lady Driver, etc.) a se enquadrarem na legislação do taxi concorreria para restringir a inovação bem como para limitar o surgimento de novas opções e alternativas aos consumidores.

Em vista do exposto, ou seja, da emergência deste novo paradigma, i.e., dos aplicativos móveis de transporte individual, no âmbito setor de transporte, alguns autores, como Feeney (2015), Ranchordás (2015) e Sundararajan (2014) sugerem a necessidade de criação de uma legislação específica - mais moderna e alinhada com o novo cenário -, voltada para regular estes novos aplicativos. Em consonância com esta opinião, Miller (2016) afirma que uma nova regulamentação, além de trazer benefícios aos consumidores, poderia vir a ser benéfica para as organizações que atuam na economia compartilhada, na medida em que poderia aportar transparência, reduzindo o risco regulatório e aumentando as chances de obtenção de investimentos adicionais. Em contrapartida, Schwartzman (2017), Vanelli (2016) e Koopman et al (2014) argumentam que a adoção de regulamentação direcionada aos referidos aplicativos móveis de transporte individual concorreria para reduzir sua eficiência, ao mesmo tempo em que relembram os desdobramentos positivos associados ao advento dos aplicativos móveis de transporte individual, destacando que o surgimento dos mesmos veio a amenizar as dificuldades de locomoção e mobilidade urbana, especialmente nos grandes centros urbanos.

Com relação à evolução do quadro regulatório da atividade de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros (i.e., dos aplicativos móveis de transporte individual) e eventuais reações do Estado e dos variados *players*, cabe refletir sobre os relatos contidos na pesquisa conduzida por Telésforo (2016). Com efeito, segundo constatado pela referida autora, a regulamentação dos novos aplicativos móveis de transporte individual, em regra, vem evoluindo em termos de estágios. Assim, no estágio inicial, observa-se a ocorrência, em regra, da proibição dos aplicativos móveis de transporte individual. Ou seja, geralmente,

diante do ingresso de novos atores no mercado, ocorre a proibição ou restrição da atuação destes *stakeholders*. Na sequência, assiste-se a tentativas de “acolher” esses serviços dentro do quadro legislativo já existente, o que consistiria em uma “proibição indireta”. Finalmente, no terceiro estágio, verifica-se a criação de uma legislação específica para os aplicativos móveis de transporte individual.

Para finalizar, vale atentar para os comentários de Dredge e Gyimóthy (2015) e Zervas et al (2014), os quais apontam para a necessidade de incremento das investigações sobre o papel do governo, da sociedade civil e dos intermediários, no âmbito das atividades associadas à economia compartilhada, uma vez que as pesquisas existentes têm privilegiado preferencialmente, questões relacionadas à órbita do consumo e à órbita da produção dos bens e serviços.

#### 4. METODOLOGIA

A intenção principal desta investigação foi construir um quadro teórico, normativo e empírico que permitisse aos autores alcançar o objetivo da pesquisa, a saber: conhecer a moldura regulatória que rege a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros no município de São Paulo – que se enquadra no contexto da economia compartilhada -, visando identificar sobre quais temas o Estado se dedicou a normatizar. Além disso, os autores deste trabalho buscaram compreender a motivação das reações de diversos *stakeholders*, contra ou a favor à regulamentação destes serviços.

Para tanto, adotou-se uma abordagem qualitativa e conduziu-se uma pesquisa exploratória, a qual foi realizada entre janeiro de 2017 e maio de 2018. Primeiramente, empreendeu-se um levantamento bibliográfico com a intenção de identificar estudos (internacionais e Brasileiros) que tratassem do estado da arte da pesquisa sobre economia compartilhada e a respeito da emergência da atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, ou seja, do surgimento e da disseminação dos aplicativos móveis de transporte individual, tais como UBER, Cabify, Lady Driver e outros. Assim, a maioria dos estudos aqui selecionados enquadra-se neste critério, sendo importante mencionar que eles foram fundamentais para iluminar a temática, ajudando a compreender sua natureza multifacetada e as grandes questões a ela relacionadas. Na sequência, foi realizada uma pesquisa documental, visando reunir leis, decretos, e resoluções, notas técnicas, etc., que dispunham sobre a regulamentação destes serviços no município de São Paulo.

Ademais, foram conduzidas 7 (sete) entrevistas semi-estruturadas com alguns dos representantes dos principais *stakeholders*, a saber: Sindicato dos Taxistas Autônomos de S.P., UBER, Cabify, Lady Driver, Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV), 2 (dois) vereadores do Município de São Paulo. A partir das entrevistas, as autoras deste artigo buscavam entender o *modus operandi* destes novos serviços, os impactos e as transformações que eles desencadearam, bem como obter mais detalhes sobre as reações (i.e., contestações, resistências, adesões e simpatias) dos referidos *stakeholders*, relacionadas à regulação destes serviços.

Para analisar as informações coletadas nas entrevistas, foi empregada à técnica de análise de conteúdo de Bardin (2011), com a finalidade de captar os conteúdos manifestos e latentes existentes nos depoimentos dos entrevistados. Visando ampliar o entendimento dos referidos depoimentos, as autoras utilizaram um software denominado Nvivo, que é um recurso projetado para lidar com métodos de pesquisa qualitativos, o qual permite mapear os temas abordados com maior frequência nos documentos analisados (i.e., nas transcrições das entrevistas junto aos principais *stakeholders*, nas leis, nos decretos e em outras orientações normativas). Deste modo, com o auxílio do Nvivo, foi possível hierarquizar as palavras/temas alvos de maior repetição, para então, construir nuvens de palavras.

Os resultados desta investigação encontram-se organizados no próximo tópico deste trabalho.

## 5. ANÁLISE DOS RESULTADOS

A reflexão sobre a mobilidade urbana está presente na agenda das grandes cidades, sobretudo na das metrópoles globais, estimulando diversos debates e fomentando a emergência de variadas temáticas a ela relacionadas. Uma delas refere-se ao compartilhamento de automóveis, a qual vem atraindo a atenção de inúmeros *stakeholders*.

No caso do município de São Paulo, por exemplo, ambos os assuntos - mobilidade urbana e compartilhamento de automóveis – tem assumido espaço prioritário nas discussões que buscam pensar em soluções mais sustentáveis para a cidade, sendo possível perceber esta preocupação expressa em vários documentos oficiais, a começar pelo “Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo”, aprovado julho de 2014. Com efeito, no que concerne especificamente ao compartilhamento de automóveis, ele está inserido no referido plano, associado à intenção de contribuir para melhorar a mobilidade urbana na cidade. De fato, este assunto foi introduzido, no Capítulo V - que se refere à Política e Sistema de Mobilidade -, mais especialmente na Seção VIII, cujo foco é a temática do compartilhamento de automóveis, o qual é definido no texto como “....serviço de locação de automóveis por curto espaço de tempo” (SÃO PAULO, 2014). Ressalte-se ainda que apesar de esta seção não se referir aos aplicativos móveis de transporte individual (tais como, UBER, Cabify, Lady Driver, 99, etc), ela incorporou e reiterou a lógica do compartilhamento de automóveis, na qual se inserem os mencionados aplicativos.

Paralelamente, no mesmo ano em que foi aprovado o novo “Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo”, ou seja, em 2014, a empresa UBER, por meio de seu aplicativo móvel de transporte, começou a operar no Brasil, primeiramente no Rio de Janeiro e, depois, em São Paulo. A inserção da referida empresa e de suas demais concorrentes (Cabify, Lady Driver, 99, etc) no contexto Brasileiro gerou muitas controvérsias com relação à legalidade dos serviços oferecidos. Tais controvérsias culminaram com a proibição dos serviços por elas disponibilizados, no âmbito do município de São Paulo, em outubro de 2015, pela Lei Municipal nº 16.279/2015. Neste particular, vale atentar para o fato de que na sequência da proibição da operação dos aplicativos móveis de transporte individual, foi promulgado o Decreto Municipal nº 56.489, que instituiu a categoria Táxi Preto no sistema de transporte individual remunerado de passageiros. Esta ação evidenciou uma desvelada tentativa de se buscar oferecer um serviço assemelhado ao que estava sendo disponibilizado pelos referidos aplicativos móveis, os quais tinham sido recém-proibidos de operar no Município de São Paulo.

Contudo, posteriormente, a supramencionada Lei Municipal nº 16.279/2015, que proibiu os aplicativos móveis de transporte individual, foi apreciada pelo Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) e declarada inconstitucional no final do ano de 2015. De acordo com Acórdão publicado por esse órgão, prevaleceu o argumento a favor dos aplicativos móveis de transporte, alegando-se que o serviço oferecido por estes diferia da modalidade de serviço oferecida pelos taxistas. Ademais, também se alegou que a proibição à operação dos aplicativos móveis de transporte ofendia o princípio de livre iniciativa, bem como restringia a liberdade de escolha do consumidor. Em outras palavras, o Tribunal de Justiça de São Paulo reabilitou a operação dos serviços oferecidos pelas empresas UBER, Cabify, Lady Driver, 99, etc., as quais voltaram a atuar, apesar da ausência de regulamentação específica que dispusesse sobre sua operação. Todavia, em maio de 2016, foi publicado o Decreto Municipal nº 56.981/2016, que regulamentou a atividade dos aplicativos móveis de transporte, bem como o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículos sem condutor.

Cabe ressaltar o caráter pioneiro do Município de São Paulo, evidenciado no Decreto Municipal nº 56.981/2016, o qual buscou regulamentar os serviços oferecidos pelos aplicativos móveis de transporte individual antes mesmo de haver legislação federal que o fizesse. Desta forma, o referido decreto definiu os requisitos para a prestação dos serviços pelos aplicativos móveis de transporte individual, dentre esses: a utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real, a avaliação da qualidade do serviço pelos usuários, a emissão de recibo eletrônico para o usuário, além da disponibilização eletrônica para o usuário, da identificação do motorista, do modelo do veículo e do número da placa de identificação. Adicionalmente, ele criou o Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) - o qual é responsável pelo “acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas” que regulam a operação dos aplicativos móveis de transporte individual – e determinou que os aplicativos móveis de transporte individual compartilhem os dados das suas operações, os quais, por ventura, venham a ser requisitados pela Prefeitura de São Paulo.

Sumariando, na sequência, reproduziu-se o quadro resumido das principais normas (no contexto federal e da municipalidade de São Paulo) relacionadas à operação dos aplicativos móveis de transporte individual (Uber, Cabify, 99, etc) e seus respectivos conteúdos.

**Quadro 1:** Principais leis e decretos que dispõem sobre os aplicativos móveis de transporte individual (Uber, Cabify, 99, etc) no Município de São Paulo.

<b>Legislação</b>	<b>Conteúdo</b>
Lei Municipal nº16.050/2014 (vulgo “Plano Diretor do Município de São Paulo”)	Abordou o compartilhamento de automóveis, visando contribuir para a melhoria da mobilidade urbana. Apesar de não se referir especificamente aos aplicativos móveis de transporte individual, esta legislação incorporou a lógica do compartilhamento de veículos.
Lei Municipal nº 16.279/2015	Proibiu a operação dos aplicativos móveis de transporte individual. Esta lei foi declarada inconstitucional, no final do ano de 2015, após ser apreciada pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP).
Decreto Municipal nº56.981/2016	Regulamentou e definiu os requisitos para a prestação dos serviços disponibilizados pelos aplicativos móveis de transporte individual. Ademais, criou o Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV), o qual é responsável pelo “acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas” voltados para os referidos aplicativos.
Lei Federal nº 13.640/2018	Regulamentou, no âmbito federal, a operação dos aplicativos móveis de transporte individual.

**Fonte:** Elaborado pelas autoras a partir das legislações existentes.

Com relação ao Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV), mencionado anteriormente, ele se tornou a entidade responsável, no Município de São Paulo, pela publicação de um conjunto de resoluções sobre o compartilhamento de automóveis, muitas das quais regulamentam especificamente a atuação dos aplicativos móveis de transporte individual (Uber, Cabify, 99, etc). Assim, o que se refere a estas resoluções, buscou-se neste trabalho, comentar aquelas com maior impacto no quadro regulatório vigente. Por conta disso, criou-se, na sequência, quadro que elenca 8 (oito) resoluções, dentre as 13 (treze) que tratam da referida atividade.

**Quadro 2:** Principais resoluções que dispõem sobre os aplicativos móveis de transporte individual (Uber, Cabify, 99, etc) e seus conteúdos resumidos.

<b>Legislação</b>	<b>Conteúdo</b>
Resolução CMUV nº01/2016	Dispôs sobre os critérios de credenciamento das empresas que atuam por meio dos aplicativos móveis de transporte individual.
Resolução CMUV nº02/2016	Estabeleceu metas de utilização das vias urbanas municipais, com o objetivo de regulamentar a utilização da infraestrutura urbana.
Resolução CMUV nº03/2016	Definiu o preço público dos créditos de quilômetros, sendo fixado o valor de valor de R\$0,10 (dez centavos de real) por quilômetro rodado, nas vias urbanas municipais.
Resolução CMUV nº12/2016	Determinou a cobrança progressiva por quilometro/hora rodado a ser pago para a Prefeitura de São Paulo, pelas empresas detentoras dos aplicativos móveis de transporte individual.
Resolução CMUV nº13/2016	Abordou a gestão, o tratamento e a proteção dos dados recebidos ou gerados a partir dos aplicativos móveis de transporte individual e instituiu a função de Gestor da Informação, cargo responsável por analisar a natureza das informações, assegurar o sigilo dos dados e garantir sua inviolabilidade, bem como manter o registro dos servidores atualizados e zelar pelo o compartilhamento dos dados entre os órgãos e entes públicos.
Resolução CMUV nº14/2017	Regulamentou a política de incentivo ou desincentivo do uso das vias urbanas municipais em relação a alguns aspectos, tais como: aos horários em que os carros circulam, ao gênero do condutor do automóvel (que em caso de ser mulher, será alvo de estímulo diferenciado), à acessibilidade do veículo, ao compartilhamento do automóvel por vários usuários e à utilização de veículos híbridos ou não poluentes. Nestes casos, haverá redução do valor do quilometro/hora rodado a ser pago para Prefeitura de São Paulo.
Resolução CMUV nº16/2017	Regulamentou os requisitos mínimos exigidos para o cadastramento dos condutores cadastrados nos aplicativos móveis, como, por exemplo: possuir uma Carteira Nacional de Habilitação com autorização para praticar atividade remunerada válida, apresentar Certidão Estadual de Distribuição Criminal, apresentar declaração da OTTC de que o veículo foi inspecionado, circular em veículo com no máximo cinco anos de fabricação e em condições higiênicas adequadas, comprovar contratação de seguro que cubra acidentes com passageiros, entre outros. Ademais, esta resolução determinou a criação do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP e do Cadastro Municipal de Condutores – CONDUAPP.
Resolução CMUV nº18/2018	Alterou a Resolução CMUV nº 16/2017 no que tange: ao curso de treinamento de condutores, ao modelo de formulário para encaminhamento pelos aplicativos móveis de transporte individual e aos prazos para a apresentação da declaração de inspeção dos veículos.

Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de algumas Resoluções do CMUV existentes.

No que concerne às resoluções acima selecionadas, vale salientar algumas que se destacam por sua natureza estratégica. Deste modo, merece menção primeiramente, a Resolução CMUV nº01/2016, que vem a se constituir um marco, visto que institui os critérios



destas empresas. Ademais, no final, as referidas operadoras acabam por obter vantagens ilegítimas em relação à categoria dos taxistas, por conta de se submeterem a um conjunto de normas distintas, e, assim, alcançam oferecer um serviço ao consumidor com um preço mais competitivo do que os serviços oferecidos pelos taxis.

Os termos “taxi” e “taxistas” referem-se às reflexões da categoria dos taxistas e das empresas operadoras dos aplicativos móveis de transporte individual com relação à emergência da operação dos aplicativos móveis de transporte individual e seus impactos na atividade realizada pelos taxis. Para as empresas gestoras dos referidos aplicativos, os taxistas deveriam ter buscado repensar o seu modelo de negócio, visando incrementar a sua competitividade, ao invés de ter investido tanta energia na tentativa de proibir a operação dos aplicativos. Quanto à apreciação dos taxistas a respeito de sua reação ao advento dos aplicativos móveis de transporte individual, o próprio representante do Sindicato dos Taxistas reconhece que a categoria perdeu muito tempo lutando pela proibição dos mencionados aplicativos. Como ele mesmo alega: “...ficamos durante dois anos lutando pela proibição dos apps. Contudo, se houvéssimos iniciado a luta pela regulamentação e não pela proibição, o cenário seria muito mais favorável para nós.”

Com relação às palavras “regulamentação” e “aplicativos”, com base nos depoimentos dos representantes das empresas que operam os aplicativos móveis de transporte individual, infere-se que elas estão diretamente vinculadas às resoluções editadas pelo Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV), as quais tem o objetivo de regular a atividade dos aplicativos móveis de transporte individual. Merecem menção especial as Resoluções CMUV no.16 e no.13, que são alvo de veementes críticas e questionamentos por parte das empresas gestoras dos aplicativos móveis de transporte individual. Com efeito, de acordo com tais atores, estas normativas contribuem para “...aumentar a “burocracia” [para as empresas], introduzem um processo custoso e intervencionista, com exigências desnecessárias ao motoristas parceiros...”. Ademais, quanto à obrigatoriedade do envio de informações para a Prefeitura de São Paulo, por parte das empresas de aplicativos móveis de transporte individual, expressa na Resolução CMUV no. 13, as referidas empresas apontam a falta de segurança da plataforma disponibilizada pelo governo paulistano, para qual deveriam os dados requeridos.

O tema da segurança aparece igualmente, nos discursos de alguns dos entrevistados, i.e., de um dos legisladores e do representante governamental (Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV), os quais defendem a necessidade de existência de regras mínimas para o exercício da atividade dos aplicativos móveis de transporte individual, com a finalidade de garantir a segurança do usuário e do motorista.

Quanto às palavras “qualidade”, “atendimento”, “serviço” e “tecnologia”, elas também estão presentes nas falas dos representantes das empresas gestoras dos aplicativos móveis de transporte individual. De fato, há uma orientação expressa das referidas empresas aos motoristas para atuarem com cordialidade em relação aos usuários. Algumas empresas ofertam água e balas para os motoristas oferecerem aos usuários. Às vezes, são os próprios motoristas que arcam com esses custos. Existe ainda a ferramenta de avaliação de qualidade do serviço - disponibilizada por meio de dispositivos tecnológicos para os usuários e motoristas -, a qual permite o monitoramento da interação entre os diversos *players* e da qualidade dos serviços prestados.

Por último, há que se discorrer, ainda que brevemente, sobre o termo “mobilidade”, que remete à questão da mobilidade urbana. Neste particular, os representantes das empresas gestoras de aplicativos móveis de transporte individual são unânimes em afirmar que seus aplicativos mudaram a lógica da mobilidade na cidade de São Paulo. Um deles faz questão de acrescentar que: “...antes a população usava muito pouco o taxi, porque era caro....aí...com o surgimento dos apps, o serviço ficou mais barato e facilitou a mobilidade na cidade...”

## 6. CONCLUSÃO

Em linhas gerais, a vasta bibliografia consultada para a realização desse trabalho destaca os impactos do surgimento da economia compartilhada na sociedade contemporânea, salientando sua visível capacidade de provocar transformações relevantes nas formas de consumo e na maneira como as transações de serviços e produtos são efetivadas. Com efeito, em face da natureza complexa dessa nova tendência, as opiniões dos vários autores estão longe de convergir, apoiando-se em argumentos os mais diversos e polêmicos, a favor e contra esse fenômeno.

Da mesma forma, e considerando a ascensão dos aplicativos móveis de transporte individual (Cabify, Uber, 99 etc) - os quais estão inseridos no contexto da economia compartilhada -, resta claro o caráter multifacetado destes novos negócios e, por conseguinte, sua evidente dificuldade de se encaixar nos quadros regulatórios vigentes. De fato, segundo a literatura sobre o tema, as opções para lidar com essas empresas, variam, entre, de um lado, a recomendação para a não regulamentação da sua atividade e, de outro, para a criação de uma legislação específica que “acolha” as suas peculiaridades.

No que concerne ao objetivo principal deste estudo, a saber: investigar a evolução do quadro regulatório que dispõe sobre a atividade dos aplicativos móveis de transporte individual, enfocando-se o Município de São Paulo, verificou-se o caráter pioneiro do referido município, que buscou regulamentar este serviço, antes mesmo de haver uma legislação federal que o fizesse. Neste particular, identificou-se a publicação de um elenco de normas – leis, decretos, resoluções –, que visavam regulamentar este serviço, com a finalidade de diminuir o potencial conflitivo existente entre os vários players (taxis, aplicativos móveis de transporte, consumidores, entre outros) impactados pelo advento dos referidos aplicativos móveis, além de tentar proteger aqueles mais vulneráveis.

No entanto, muitas indagações ainda persistem, especialmente, com relação à evidente fragilidade de alguns players, sobretudo dos motoristas dos aplicativos móveis de transporte, que são considerados “parceiros” pelas organizações para as quais prestam serviços, e assim, em razão desta nova configuração, não tem nenhum vínculo empregatício. Outro questionamento que emerge tem a ver com os impactos desta nova tendência na mobilidade urbana, visto que já existem alguns indícios de que a preferência crescente da população pelo uso dos aplicativos móveis de transporte individual pode estar incentivando muitos consumidores a desistir de usar os transportes públicos. Tais questionamentos estimulam novos estudos e pesquisas, os quais são necessários para iluminar o entendimento destes novos negócios.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AZEVEDO, Paulo Furquim de; PONGELUPPE, Leandro Simões; MORGULIS, Maria Clara de Azevedo; ITO, Nobuiuki Costa. Uber: O dilema de crescer com uma inovação disruptiva. In: Inper. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/EiHoKU>>. Acesso em: 12 de agosto de 2017
- BARDHI, Fleura; ECKHARDT, Giana M. Access-based consumption: The case of car sharing. *Journal of consumer research*, v. 39, n. 4, p. 881-898, 2012.
- BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. 4. ed. Lisboa: Edições 70, 2010.
- BOND, Andrew T. An app for that: Local governments and the rise of the sharing economy. *Notre Dame L. Rev. Online*, v. 90, p. 77, 2014
- BOTSMAN, R.; ROGERS, R. Beyond Zipcar: Collaborative consumption. 2010. *Harvard Business Review*, 88(10), p. 30.
- BOTSMAN, R.; ROGERS, R. *What's mine is yours: The rise of collaborative consumption*. 2009 New York: Harper Collins.

BOTSMAN, Rachel. Defining The Sharing Economy: What Is Collaborative Consumption– And What Isn't. 2015. Disponível em: < <https://goo.gl/48NqbB> >. Acesso em: 10 de julho de 2017.

BRASIL. Lei Federal nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. 2012. Disponível em: < <https://goo.gl/htj3ZK> >. Acesso em: 12/02/2018

BRASIL. Lei Federal 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. 2018. Disponível em: < <https://goo.gl/5yH7RP> >. Acesso em: 04/02/2018

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. Ipea. 2016. Disponível em: < <https://goo.gl/FoWpgo> >. Acesso em: 12/02/2018

CASTRO, Newton de. Os desafios da regulação do setor de transporte no Brasil. Revista de Administração Pública – RAP. 2000. V.34, n.5, p.119-141

CHRISTENSEN, Clayton M. Dilema da Inovação: quando novas tecnologias levam empresas ao fracasso. São Paulo: Makron Books. 2001

CRESPO, Yanelys. Uber v. Regulation: 'Ride-Sharing' Creates a Legal Gray Area. U. Miami Bus. L. Rev., v. 25, p. 79, 2016.

DE ÁVILA GOMIDE, Alexandre; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. Estudos avançados, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013.

DE FARIAS, Fernando Meister Vieira. Avaliação da percepção de qualidade da prestação do serviço de transporte individual de passageiros do Distrito Federal: táxi e Uber. 2016. Disponível em: < <https://goo.gl/CsDwVK> >. Acesso em 03/02/2018

DE VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Congestionamento no trânsito e financiamento da mobilidade–avaliação dos estudos no Brasil e das perspectivas metodológicas. Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano, v. 36, p. 1º, 2014..

DOSTMOHAMMAD, Salman; LONG, Jude. Regulating The Sharing Economy: Applying The Process For Creative Destruction. Dalhousie University, 2015. Disponível em: < <https://goo.gl/npMKEm> >. Acesso em 06/02/2018

DREDGE, Dianne; GYIMÓTHY, Szilvia. The collaborative economy and tourism: Critical perspectives, questionable claims and silenced voices. Tourism Recreation Research, v. 40, n. 3, p. 286-302, 2015.

EDELMAN, Benjamin G.; GERADIN, Damien. Efficiencies and regulatory shortcuts: How should we regulate companies like Airbnb and Uber. Stan. Tech. L. Rev., v. 19, p. 293, 2015.

ELAD, Gil. Uber and disruption. 2014. TechCrunch. Disponível em: < <http://techcrunch.com/2014/01/19/uber-and-disruption>>. Acesso em: 07/08/2017

FEENEY, Matthew. Is Ridesharing Safe?. 2015. Cato Institute. Disponível em: <<http://mygalaw.com/wp-content/uploads/2015/01/Cato-Institute-on-Ridesharing.pdf>>. Acesso em 06/08/2017

GOBBLE, MaryAnne M. Defining the Sharing Economy. Research-Technology Management, v. 60, n. 2, p. 59-63, 2017.

HAMARI, J.; SJÖKLINT, M.; UKKONEN, A. The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. Journal of the Association for Information Science and Technology, v. 67, n. 9, p. 2047-2059, 2016.

ISAAC, Emily. Disruptive innovation: Risk-shifting and precarity in the age of Uber. Berkeley Roundtable on the International Economy,[University of California, Berkeley], 2014.

KAPLAN, Andreas M.; HAENLEIN, Michael. Users of the world, unite! The challenges and opportunities of Social Media. Business horizons, v. 53, n. 1, p. 59-68, 2010.

KATZ, Vanessa. Regulating the sharing economy. Berkeley Tech. LJ, v. 30, p. 1067, 2015.

KOOPMAN, Christopher; MITCHELL, Matthew; THIERER, Adam. The sharing economy and consumer protection regulation: The case for policy change. *J. Bus. Entrepreneurship & L.*, v. 8, p. 529, 2014.

LOBEL, Orly. The Uber-Waymo Lawsuit: It Should Be Easy to Poach Talent, But Not IP. *Harvard Business Review*. 2017. Disponível em: <<https://hbr.org/2017/06/the-uber-waymo-lawsuit-it-should-be-easy-to-poach-talent-but-not-ip>>. Acesso em 14 de agosto de 2017.

MALHOTRA, Arvind; VAN ALSTYNE, Marshall. The dark side of the sharing economy... and how to lighten it. *Communications of the ACM*, v. 57, n. 11, p. 24-27, 2014.

MARANHÃO. Prefeitura de SP recebeu 4 reclamações por dia contra taxistas em 2015. *UOL Notícias*. 2016. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2016/01/21/prefeitura-de-sp-recebeu-4-reclamacoes-por-dia-contra-taxistas-em-2015.htm?cmpid=copiaecola>>. Acesso em 16/03/2018

MENDES, Francisco Schertel; CERROY, Frederico Meinberg. Economia compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: uma proposta de marco legal. 2015. Disponível em: <<https://goo.gl/MqfEUN>>. Acesso em 07/09/2017

MILLER, Stephen R. First principles for regulating the sharing economy. *Harv. J. on Legis.*, v. 53, p. 147, 2016.

PINTO, Helder Q. SILVEIRA, Joyce P. Elementos da Regulação Setorial e de Defesa da Concorrência: uma agenda de questões para o setor de energia. 1999. Acesso em: 29/01/2018

POSEN, Hannah A. Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Uber Regulations on Uber. *Iowa L. Rev.*, v. 101, p. 405, 2015.

RANCHORDÁS, Sofia. Does sharing mean caring: Regulating innovation in the sharing economy. *Minn. JL Sci. & Tech.*, v. 16, p. 413, 2015.

RESENDE, Paulo de Tarso Vilela; SOUSA, Paulo Renato de. Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento. *Simpoi–Simpósio De Administração Da Produção, Logística E Operações Internacionais*, FGV, 2009.

RICCIARDI, Alex. Uberização à brasileira: os apps que transformam pessoas em companhias. *Forbes*. 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/rhVj5C>>. Acesso em 20 de julho de 2017

ROGERS, Brishen. The social costs of Uber. *U. Chi. L. Rev. Dialogue*, v. 82, p. 85, 2015.

SÃO PAULO. Câmara Municipal. Lei nº 16.050, de 31 de Julho de 2014: Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. São Paulo, jul 2014. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16050.pdf>>. Acesso em: 20/11/2017.

SCHOR, Juliet. Debating the sharing economy. *Journal of Self-Governance & Management Economics*, v. 4, n. 3, 2016.

SCHWARTSMAN, Hélio. Um pefeito medieval. *Folha de São Paulo*. p.A2. 18 de julho de 2017.

SUNDARARAJAN, Arun. From Zipcar to the Sharing Economy. *Harvard Business Review*. 2013. Disponível em: <<https://hbr.org/2013/01/from-zipcar-to-the-sharing-eco>>. Acesso em: 14/08/2017.

SUNDARARAJAN, Arun. Peer-to-Peer Business and the Sharing (Collaborative) Economy: Overview, Economic Effects and Regulatory Issues. Jan 2014. Disponível em: <[http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014\\_revised\\_sundararajan\\_testimony.pdf](http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014_revised_sundararajan_testimony.pdf)> . Acesso em 26 de julho de 2017

TABORDA, Rita Forte Caldas Ramos et al. Economia de partilha e os casos de referência: Airbnb, Uber e Boatbound. 2016. Dissertação de mestrado (gestão) – Instituto Universitário de Lisboa. 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/DfCpds>> . Acesso em: 28 de junho de 2017

TELÉSFORO, Rachel Lopes. Uber: inovação tecnológica e desafios regulatórios. Interesse Público [recurso eletrônico], Belo Horizonte, v. 18, n. 98, jul./ago. 2016. Disponível em: < <https://goo.gl/oTFWGg> >. Acesso em: 05/12/2017

VANELLI, Wagner Matos. A carona remunerada na legislação brasileira de transporte individual de passageiros: o conflito entre taxistas e uber. 2016. 64f. Monografia (Direito) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2016. Disponível em: < <https://goo.gl/bd7HNB> >. Acesso em: 28 de Junho de 2017.

ZANATA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro do Carmo B. de; KIRA, Beatriz. Contribuições para o Debate sobre Regulação do Aplicativo Uber no Brasil. Associação InternetLab de Pesquisa em Direito e Tecnologia. Brasília: 18 jun. 2015.

ZERVAS, Georgios; PROSERPIO, Davide; BYERS, John W. The rise of the sharing economy: Estimating the impact of Airbnb on the hotel industry. Journal of Marketing Research, v. 54, n. 5, p. 687-705, 2017.