

ECONOMIA DIGITAL E CONCORRÊNCIA: O APLICATIVO UBER E O SERVIÇO DE TÁXI

DIGITAL ECONOMY AND COMPETITION: THE UBER APPLICATION AND THE TAXI SERVICE

Clayton Vinicius Pegoraro de Araújo¹
Wagner Roberto Ramos Garcia Junior²
Gabrielle Jacobi Kölling³

RESUMO

O aplicativo de transporte Uber é atualmente exemplo de modelo de economia compartilhada num ponto de revolução tecnológica com a quebra de barreiras no mercado digital. Mesmo com a resistência dos agentes de mercado na era da digitalização da economia é fato que existe uma realidade econômica, social e jurídica. Trata-se, em verdade, de um desafio no âmbito da regulação econômica e do próprio Direito Econômico em conciliar interesses dos agentes econômicos e dos consumidores. Diante desses desafios regulatórios e concorrenciais, o presente artigo se propõe a apresentar as principais inovações trazidas especificamente no mercado individual de passageiros, na concorrência entre os serviços de transporte via aplicativo Uber e o tradicional serviço de táxi, utilizando os métodos analítico e histórico descritivo para responder o seguinte questionamento: quais as principais inovações trazidas pelo aplicativo Uber no mercado individual de passageiros? Por fim, o artigo apresenta de forma didática um comparativo entre ambos os serviços e seus aspectos concorrenciais.

PALAVRAS-CHAVE: Aplicativo Uber; economia compartilhada, regulação; aspectos concorrenciais.

ABSTRACT

The Uber transportation app is currently an example of a sharing economy model at a point of technological revolution with the breaking down of barriers in the digital market. Even with the resistance of market players in the era of the digitalization of the economy, it is a fact that there is an economic, social and legal reality. It is, in fact, a challenge for economic regulation and economic law itself to reconcile the interests of economic agents and consumers. Given these regulatory and competition challenges, this article sets out to present the main innovations brought about specifically in the individual passenger market, in the competition between transportation services via the Uber app and the traditional cab service, using analytical and historical descriptive methods to answer the following question: what are the main innovations brought about by the Uber app in the individual passenger market? Finally, the article presents a didactic comparison between the two services and their competitive aspects.

KEY WORDS: Uber app; sharing economy, regulation; competitive aspects.

¹ Clayton Vinicius Pegoraro de Araújo Advogado, Pós-Doutor em Economia Política - PUC/SP, Doutor em Direito das Relações Econômicas Internacionais, Mestre em Direito, Professor na graduação do curso de Ciências Econômicas e no programa de Mestrado Profissional em Economia e Mercados (MPECON-Mackenzie) e USCS.

² Advogado, mestre em Economia e Mercados pela Universidade Presbiteriana Mackenzie e doutorando em sociologia pela UFPR.

³ Pós-doutora pela UDF, Doutora em Direito Público, Mestre em Direito Público. Especialista em Direito Sanitário. Bacharel em Direito, professora do Mestrado em Direito das Relações Sociais e Trabalhistas da UDF e USCS.

1. A INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NA ERA DA ECONOMIA DIGITAL

As inúmeras novidades possibilitadas pela globalização econômica desencadearam o surgimento de novas plataformas tecnológicas que alteram de forma crucial a dinâmica social, principalmente no que se refere às formas de contratação de bens e serviços; formas de trabalho; prestação de serviços e, também, de consumo colaborativo. A inovação tecnológica permite a melhoria das condições de qualidade de vida bem como o fortalecimento das instituições públicas e democráticas. Deste modo, é pertinente ressaltar que “o processo de inovação é viabilizado por instituições políticas e econômicas que estimulam a propriedade privada, assegurem contratos, criem condições igualitárias para todos, incentivem e possibilitem o surgimento de novos negócios”.⁴

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

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

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

⁴ ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James A. **Por que as nações fracassam:** as origens do poder, da prosperidade e da pobreza. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2012. p. 81.

grupos de interesse. O tema teve tanta relevância que a discussão chegou até a mais alta corte do país para pacificar os ânimos acerca da concorrência no mercado de transportes.

Com o advento dessas novas tecnologias, principalmente com o surgimento do fenômeno da economia de compartilhamento, os dispositivos regulatórios mudaram – e ainda devem mudar - de forma substancial. A motivação para essa quebra de paradigmas tem como principal elemento norteador a inovação tecnológica, uma vez que esta “contribui para as sociedades humanas; mas também implica a substituição do antigo pelo novo, bem como a destruição dos privilégios econômicos e do poder político de alguns”.⁵

2. *SHARING ECONOMY*: AS ORIGENS DA “UBERIZAÇÃO” DA ECONOMIA

A globalização é um caminho sem volta. As novas tecnologias, a comunicação desenfreada e a livre circulação de bens e serviços são características que moldam questões econômicas e até diplomáticas. Nesse sentido, define Racy⁶ que a globalização “trata-se de um movimento eminentemente econômico que resulta na maior interação entre os países”.

De fato, a globalização econômica propiciou diversos arranjos tecnológicos que facilitaram a vida de inúmeras organizações e principalmente as transnacionais. Nesse cenário, as demandas dos consumidores eram preteridas para atender as necessidades das empresas. No entanto, com a popularização da internet em meados dos anos 1990, as necessidades dos consumidores alcançam um outro patamar e partir daí as novas tecnologias passam a se destinar em novas experiências de consumo. Junto com a crescente urbanização, a propagação dos smartphones e da facilidade de utilização dos dados móveis, surge o ambiente institucional perfeito para o nascimento da Economia Compartilhada.⁷

A Economia do Compartilhamento é uma onda de novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico, como aluguéis imobiliários de curta duração, viagens de carro ou tarefas domésticas. Na crista desta onda está Uber e Airbnb, cada um mostrando um crescimento vertiginoso. Em algumas ocasiões a Economia

⁵ ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James A. **Por que as nações fracassam**: as origens do poder, da prosperidade e da pobreza. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2012. p. 173.

⁶ RACY, Joaquim Carlos. Globalização e identidade nacional. **Revista de Economia Mackenzie**, São Paulo, SP, v. 10, n. 1, p. 113-120, 2012. Disponível em: <http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/rem/article/view/5176/3935>. Acesso em: 10 abr. 2022.

⁷ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. São Paulo, SP: Senac, 2018.

Compartilhada é descrita como um novo tipo de negócio. Em outras, como um movimento social. Seria uma mistura afetiva de comércio e causa no mundo digital.⁸

O fenômeno da economia compartilhada é norteado pela sistemática P2P (*peer to peer*) na qual pessoas contratam com pessoas bens ou serviços compartilhados por intermédio de um *smartphone* – o que dá ensejo a um custo de transação ínfimo e preços extremamente baixos. Nesse sentido, é importante ressaltar que a economia compartilhada propicia três pilares que sustentam a sua forma colaborativa: o intercâmbio social; o destaque para o aumento das áreas urbanas e populacionais; e a tendência mundial por maior sustentabilidade, o que enseja o engajamento para o consumo consciente - evitando desperdícios e a otimização de recursos escassos.⁹

As ações de marketing também são fatores que elevam a popularidade da economia compartilhada. A própria plataforma Uber, por saber trabalhar bem a sua imagem nas redes sociais e em ações midiáticas, cria laços com seus consumidores. Aliás, como bem salienta Sundararajan¹⁰, a economia compartilhada quebra os aspectos sociais do capitalismo do século XX, isto é, afasta a sua característica impessoal e despersonalizada e cria uma espécie de aproximação no sistema de trocas compartilhadas, criando raízes e conexões entre a comunidade de usuário da plataforma Uber.

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

Pondera-se, no entanto, que a regulação existe para auxiliar alicerçar e incentivar determinada atividade econômica, por meio de instrumentos jurídicos e administrativo¹¹. No caso do aplicativo Uber, devido à quebra de paradigmas, os agentes reguladores e agentes econômicos estabelecidos no mercado encaram com certa animosidade o surgimento de novos concorrentes, o que favorece a

⁸ SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo, SP: Elefante, 2017, p. 33.

⁹ TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber**: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória. 2016. 109f. Dissertação (Mestrado em Direito da Regulação) – Escola de Direito do Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas – FGV, Rio de Janeiro, RJ, 2016. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10438/18082>. Acesso em: 15 abr. 2022.

¹⁰ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. São Paulo, SP: Senac, 2018.

¹¹ SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. São Paulo, SP: Senac, 2018.

atuação de fortes grupos de interesse, lobbys e até mesmo captura regulatória por parte dos legisladores.

Outra questão pertinente às tecnologias oriundas da economia compartilhada versa sobre a assimetria de informação. Sundararajan¹² ensina que esta ocorre quando “as informações relevantes à troca pretendida são conhecidas por um lado da negociação, mas não pelo outro”. Em um táxi tradicional, por exemplo, o consumidor não tem acesso à formação e dados do motorista. Quantas corridas, avaliações ou qualquer outro tipo de dado. O sistema de *Sharing Economy* se pauta no princípio da confiança, isto é, tenta trazer a maior quantidade de informações entre as partes para que a assimetria de informação seja reduzida, formalizando transações de forma mais transparente e eficiente. No caso da plataforma Uber, o passageiro antes de realizar a viagem tem acesso aos dados do motorista, sendo informado quantas viagens realizou, se é bom motorista e se o carro é higiênico. Tais dados são importantes, pois contribuem para a melhor tomada de decisão do consumidor.

As relações personalizadas permitem uma aproximação maior do agente consumidor com as plataformas tecnológicas. É com base no princípio da confiança que o sistema de entregas de comida (*Ifood*), sistema de hospedagem (*Airbnb*) e a própria plataforma Uber conquistam milhares de consumidores. Os serviços são prestados por particulares, cujo controle de qualidade é determinado pelo próprio consumidor. Essa espécie de “soberania” do consumidor é elemento crucial para a popularização dos serviços de economia de compartilhamento. Em síntese, é pertinente ressaltar que as novas tecnologias de *Sharing Economy* quebram custos de transação – com a facilidade de contratação, sem intermediários ou agentes públicos, os preços tornam-se mais acessíveis do que os serviços concorrentes. Nesse mesmo sentido, as relações entre os fornecedores e consumidores são norteadas pelo princípio da confiança – sendo o destaque especial ao consumidor, principalmente por deter o valioso poder de avaliação e controle de qualidade do serviço experimentado.

3. AS BARREIRAS DE ENTRADA NO MERCADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Não é fácil atuar no Brasil. São de conhecimento público as dificuldades de entrada que enfrentadas pelo setor produtivo ao se instalar em território nacional. Sejam pelos aspectos burocráticos, tributários ou de custos, as barreiras de entrada sempre estiveram presente em qualquer atividade de cunho econômico. No caso do transporte individual de passageiros não foi diferente. É

¹² SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão.** São Paulo, SP: Senac, 2018. p. 197-198.

possível estabelecer um marco histórico instigante no mercado de transportes individual brasileiros: antes do Uber e depois do Uber – sem cometer qualquer exagero.

Antes do Uber, o mercado era monopolizado pelo serviço de táxi e era a Prefeitura e o próprio sindicato de taxistas que ditavam as regras. No entanto, com a chegada do Uber ocorreu uma ruptura microeconômica resultante da quebra de monopólio. Segundo Mankiw¹³ “Monopólio consiste em uma estrutura de mercado em que apenas uma empresa é a vendedora de determinado bem ou serviço que não tem substitutos próximos”.

Aliás, é pertinente ressaltar que os monopólios possuem origem nas barreiras de entrada. Dessa forma, as barreiras de entrada se originam da presente maneira: I – Recursos de monopólio; II – Regulamentações do governo; III – Processo de produção.¹⁴

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

O monopólio artificial ou monopólio criado pelo governo é aquele em que o governo concede a exclusividade para uma pessoa ou empresa o direito de vender determinando bem ou serviço. Em contraponto, o monopólio natural é aquele em que “uma única empresa consegue ofertar um bem ou serviço a um mercado inteiro a um custo menor do que duas ou mais empresas”.¹⁵

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

Destaque para o *lobby* e pressão do sindicato dos taxistas em exigir a manutenção do monopólio natural para o monopólio artificial sob o argumento de que o transporte individual de pessoas é exclusivo ao serviço de táxis mediante autorização da prefeitura. Não bastasse a feroz disputa entre o aplicativo Uber e o serviço de Táxi, a quebra de barreira de entrada proporcionada pela plataforma tecnológica permitiu que outros aplicativos de transporte ingressassem no mercado, causando uma

¹³ MANKIW, N. Gregory. **Introdução à economia**. São Paulo, SP: Cengage Learning, 2010. p. 300.

¹⁴ MANKIW, N. Gregory. **Introdução à economia**. São Paulo, SP: Cengage Learning, 2010. p. 300.

¹⁵ MANKIW, N. Gregory. **Introdução à economia**. São Paulo, SP: Cengage Learning, 2010. p. 301.

espécie de oligopólio entre os aplicativos tecnológicos de mobilidade urbana. Aliás, convém definir: “Oligopólio é uma estrutura de mercado em que apenas poucos vendedores oferecem produtos similares ou idênticos”.¹⁶

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

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

É possível elencar algumas condutas empíricas relacionadas às barreiras de entrada no mercado de transporte individual de passageiros não só na cidade de São Paulo, mas em todo território nacional, haja vista se tratar de uma espécie de *modus operandi* de qualquer agente econômico estabelecido no mercado. No caso dos taxistas, as barreiras de entrada foram a pressão nos agentes reguladores pedindo a proibição da atividade mediante intervenção política; além disso, os taxistas inovaram: criaram a barreira de entrada baseada na violência. Agredindo os motoristas do aplicativo e danificando os seus veículos.

4. A REGULAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO MERCADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NO ORDENAMENTO JURÍDICO

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

Nesta toada, é de grande relevância apresentar a definição de concorrência desleal e a sua existência no âmbito legal, que está elencada na Lei 9.279/1996. Entende-se por concorrência desleal as “práticas adotadas em prejuízo a determinada empresa concorrente, como desvio de clientela,

¹⁶ MANKIWI, N. Gregory. **Introdução à economia**. São Paulo, SP: Cengage Learning, 2010. p. 332.

aproveito parasitário e que podem trazer prejuízos ao consumidor”¹⁷. Do ponto de vista jurídico, a incidência da conduta típica de concorrência desleal está presente nos incisos do artigo 195, do Código de Propriedade Industrial (Lei 9.279/1996)¹⁸.

Art. 195. Comete crime de concorrência desleal quem:

- I – publica, por qualquer meio, falsa afirmação, em detrimento de concorrente, com o fim de obter vantagem;
- II – presta ou divulga, acerca de concorrente, falsa informação, com o fim de obter vantagem;
- III – emprega meio fraudulento, para desviar, em proveito próprio ou alheio, clientela de outrem;
- IV – usa expressão ou sinal de propaganda alheios, ou os imita, de modo a criar confusão entre os produtos ou estabelecimentos;
- V – usa, indevidamente, nome comercial, título de estabelecimento ou insígnia alheios ou vende, expõe ou oferece à venda ou tem em estoque produto com essas referências;
- VI – substitui, pelo seu próprio nome ou razão social, em produto de outrem, o nome ou razão social deste, sem o seu consentimento;
- VII – atribui-se, como meio de propaganda, recompensa ou distinção que não obteve;
- VIII – vende ou expõe ou oferece à venda, em recipiente ou invólucro de outrem, produto adulterado ou falsificado, ou dele se utiliza para negociar com produto da mesma espécie, embora não adulterado ou falsificado, se o fato não constitui crime mais grave;
- IX – dá ou promete dinheiro ou outra utilidade a empregado de concorrente, para que o empregado, faltando ao dever do emprego, lhe proporcione vantagem;
- X – recebe dinheiro ou outra utilidade, ou aceita promessa de paga ou recompensa, para, faltando ao dever de empregado, proporcionar vantagem a concorrente do empregador;
- XI – divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de conhecimentos, informações ou dados confidenciais, utilizáveis na indústria, comércio ou prestação de serviços, excluídos aqueles que sejam de conhecimento público ou que sejam evidentes para um técnico no assunto, a que teve acesso mediante relação contratual ou empregatícia, mesmo após o término do contrato;
- XII – divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de conhecimentos ou informações a que se refere o inciso anterior, obtidos por meios ilícitos ou a que teve acesso mediante fraude; ou
- XIII – vende, expõe ou oferece à venda produto, declarando ser objeto de patente depositada, ou concedida, ou de desenho industrial registrado, que não o seja, ou menciona-o, em anúncio ou papel comercial, como depositado ou patenteado, ou registrado, sem o ser;
- XIV – divulga, explora ou utiliza-se, sem autorização, de resultados de testes ou outros dados não divulgados, cuja elaboração envolva esforço considerável e que tenham sido apresentados a entidades governamentais como condição para aprovar a comercialização de produtos (BRASIL, 1996).

A alegação dos taxistas de que a plataforma Uber cometia o delito de concorrência desleal não prosperou, haja vista que o mercado de transporte individual de passageiros permite a entrada de novos agentes econômicos em virtude dos princípios constitucionais de livre iniciativa e livre concorrência. Antes da chegada do aplicativo Uber, o mercado era monopolizado pelos taxistas

¹⁷ BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico e concorrencial**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. p. 202.

¹⁸ BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.279, de 14 de Maio de 1996**. Regula direitos e obrigações relativos à propriedade industrial. Brasília, DF, 1996.

fazendo com que os custos da concentração do mercado fossem impostos aos consumidores e pela sociedade em geral. Pelo âmbito da ciência econômica, a concentração de mercados, elucidadas pela existência de monopólios ou oligopólios oneram muito os consumidores e por estes motivos a “sua formação deve ser coibida ou a sua conduta regulada”.¹⁹ Outro argumento utilizado pelos taxistas era de que o Uber não possuía regulamentação prévia, o que ensejava ilegalidade.

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

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

A atividade dos taxistas é extremamente regulada, não obstante não é característica exclusiva da municipalidade de São Paulo. Trata-se, em verdade, de umas atividades mais reguladas do mundo. Salanova²⁰ explica que o excesso de intervenção no mercado de táxis dá-se mediante regulação de quantidade, qualidade e de conduta de mercado.

Em estudo recente do CADE, a regulação do serviço de táxis no Brasil possui duas problemáticas que afetam sensivelmente o consumidor: a ausência de informação assimétrica com relação ao preço do serviço e a rigidez da tarifa que impede a concessão de descontos inibindo a competição de preços. No que atine à informação assimétrica, esta ocorre porque o consumidor nunca sabe quanto custará a corrida e por esse motivo não consegue dimensionar a qualidade do serviço de forma prévia.²¹

Outro aspecto rigoroso do mercado de táxis, é a dificuldade de se obter as licenças. Sendo que estas nunca acompanham o ritmo frenético do crescimento das cidades. No caso do município de

¹⁹ NUSDEO, Ana Maria de Oliveira. **Defesa da concorrência e globalização econômica**: o controle da concentração de empresas. São Paulo, SP: Malheiros, 2002. p. 32.

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

²¹ RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho A. **Efeitos concorrenciais da economia de compartilhamento no Brasil**: a entrada do Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016? Brasília, DF: CADE, 2018. (Documento de Trabalho, n. 1).

São Paulo, o problema com as licenças ocorre em virtude da alteração da Lei 12.865/13- que permitiu que as licenças de táxis fossem transmitidas por critérios hereditários.²²

Segundo o último levantamento de dados da ADETAX (Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo), em 2015, a cidade de São Paulo contava com 33.974 táxis, sendo 30.483 táxis na modalidade de Pessoa Física regularmente representadas pelo Sindicato dos Taxistas (SINDITAXI) – tais táxis possuem isenções de IPI, ICMS e IPVA; por outro lado, no mesmo levantamento, existem 3.491 táxis na modalidade de Pessoa Jurídica que são divididos entre 58 empresas de frotas de táxi – que são representadas pelo Sindicato de Empresas de Táxi (SINETAXI) e não possuem benefícios tributários.²³

É importante salientar que as atividades prestadas pelo Uber e por seus motoristas credenciados se sujeitam à regulação estatal, como qualquer outra atividade econômica desenvolvida no país. Ocorre que a ausência de norma regulamentadora não enseja ilegalidade, pois é sabido que a Lei Maior garante o princípio da Livre Iniciativa e que qualquer atividade econômica comum independe de qualquer autorização ou licença estatal.²⁴

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

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

As normas de eficácia contida são aquelas em que o legislador constituinte regulou suficientemente os interesses relativos à determinada matéria, mas deixou margem à atuação restritiva

²² RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho A. **Efeitos concorrenciais da economia de compartilhamento no Brasil: a entrada do Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?** Brasília, DF: CADE, 2018. (Documento de Trabalho, n. 1).

²³ ADETAX – ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TÁXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **Dados atualizados até 08/10/2015.** São Paulo, SP, 2015. Disponível em: <http://www.adetax.com.br/index.php/informacoes-e-servicos/estatisticas/>. Acesso em: 20 mai. 2022.

²⁴ SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o caso Uber. **Revista Brasileira de Direito Público – RBDP**, Belo Horizonte, MG, Ano 13, n. 50, p. 9-39, 2015.

por parte da competência discricionária do poder público, nos termos em que a lei estabelecer ou nos termos de conceitos gerais nelas enunciados (por exemplo: art.5º, XIII – é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer.²⁵

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

O transporte público individual de passageiros possui legislação específica desde 2012. Trata-se da Lei 12.587/12 também conhecida como Lei de Mobilidade Urbana. A própria Lei versa sobre o conceito de transporte público individual de passageiros, especificamente no art. 4º, inciso VIII: “[...] transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas”.²⁶

É cediço afirmar também que a própria Lei de Mobilidade Urbana regulamenta a atividade privativa dos taxistas em seu art. 2º: “[...] É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será, no máximo, de 7 (sete) passageiros”.²⁷

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

²⁵MORAES, Alexandre. **Direito constitucional**. 27. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2011. p. 12.

²⁶ BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jan. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 15 mai. 2022.

²⁷ BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jan. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 15 mai. 2022.

Diante desse cenário até então nebuloso, em 2017, o Congresso Nacional protagonizou batalhas colossais tanto na seara jurídica quanto econômica na elaboração da famigerada “Lei do Uber” (Lei 13.640/2018). Com a popularização dos transportes privados por aplicativo, a concorrência neste nicho de mercado aumentou de forma vertiginosa. Com o intento de frear a popularização do serviço Uber, muitos taxistas e suas entidades de classe alegavam que o serviço é ilegal e que colocava em risco a segurança do passageiro devido à falta de regulamentação. Como já mencionado anteriormente, do ponto de vista concorrencial, os taxistas alegavam que a concorrência era desleal, pois o preço do aplicativo era menor e a facilidade de solicitar o serviço era mais vantajosa para o consumidor o que fazia com que muitos usuários de táxis migrassem para o aplicativo de transporte tecnológico. Diante de diversas polêmicas, o sindicato de taxistas mediante pressão no Congresso Nacional conseguiu, a toque de caixa, aprovar o regime de urgência no PLC 28/2017 que objetivava regulamentar os transportes privados de aplicativo no Brasil.²⁸ Sob inúmeros protestos, a primeira votação ocorreu na Câmara de Deputados e a versão aprovada favorecia os taxistas, pois igualava o transporte privado individual de passageiros com o serviço de táxi na forma mais rigorosa: classificava a atividade como serviço público²⁹. A classificação da atividade por serviço público afronta as premissas básicas de livre iniciativa e livre concorrência. Assim, o “serviço público é, portanto, uma atividade econômica de titularidade do Estado para satisfazer direta e imediatamente os direitos fundamentais, o que afastaria os princípios constitucionais da livre concorrência e de livre iniciativa”.³⁰

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

Recheado de polêmicas, o PLC 28/2017 foi aprovado na Câmara de Deputados e encaminhado ao Senado que efetuou emendas significativas ao projeto de lei. No texto original, de autoria do deputado Carlos Zarattini (PT/SP), a regulamentação dos transportes privados por

²⁸ SPIGARIOL, André. Exclusivo: Projeto de Lei que regulamenta o Uber no Brasil foi redigido no Sindicato de Taxistas de São Paulo. **JusBrasil**, [S. l.], 2017. Disponível em: <https://spotniks.jusbrasil.com.br/noticias/503450870/exclusivo-projeto-de-lei-que-regulamenta-o-uber-no-brasil-foi-redigido-no-sindicato-de-taxistas-de-sao-paulo>. Acesso em: 16 abr. 2022.

²⁹ Entende-se por serviço público “aquele prestado pela Administração Pública ou seus delegados, sob normas e controle estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade” (MEIRELLES, 2002, p. 316). O aplicativo Uber não está submetido a controle estatal, não é concessionário da Administração e nem exerce atividade essencial (água, luz ou saúde, por exemplo). O aplicativo presta atividade econômica comum, portanto seria completamente inconcebível classificar a plataforma como serviço público.

³⁰ BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico e concorrencial**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. p. 164.

aplicativos foi bastante contestada. Segundo o texto, as regras para atuação dos aplicativos deveriam seguir os mesmos critérios dos taxistas e classificava a atividade como serviço de natureza pública. Os dispositivos mais polêmicos do texto original eram o enquadramento da atividade como serviço público, a obrigatoriedade de utilização de placas vermelhas e a exigência de que o condutor fosse o proprietário do veículo.³¹

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

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

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

³¹ AGÊNCIA SENADO. **Projeto de regulamentação do Uber é alterado e volta para a Câmara**. Brasília, DF, 29 dez. 2017. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/10/31/projeto-de-regulamentacao-do-uber-e-alterado-e-volta-para-a-camara>. Acesso em: 08 mai. 2022.

Destarte, ressalte-se que a finalidade da regulação é garantir que exista competição. Além de criar o ambiente institucional propício para o surgimento de novos negócios, possibilitando a liberdade de escolha do consumidor e abrindo espaço para novos concorrentes.³²

Embora a lei seja responsável por impor a regulação, o aplicativo Uber é tema muito recente principalmente pelas suas características inovadoras disruptivas; e justamente por se tratar de um fenômeno novo, o “legislativo e o direito ainda não dão conta de enfrentar a criatividade e evolução humana quando o assunto é tecnologia.”³³

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

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

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

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

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

Inserindo-se no contexto da globalização econômica, o constituinte acaba optando pelo regime de economia de mercado. Com isso, a Constituição de 1988 tem como princípio da ordem econômica a livre concorrência, que vem garantir aos agentes econômicos a oportunidade de competirem de forma justa no mercado.³⁴

³² ARAÚJO, Clayton Vinicius Pegoraro. **O direito da concorrência no Mercosul:** o Protocolo de Fortaleza e as relações entre Brasil e Argentina. 2012. 275f. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP, 2012.

³³ KÖLLING, Gabrielle Jacobi; MARTINI, Sandra Regina. O uso de nanotecnologias na produção de medicamentos: o estado da arte da regulação no Brasil. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, Santa Maria, RS, v. 10, n. 2, p. 592-618, 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/19689>. Acesso em: 14 mai. 2022. P. 12.

³⁴ BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico e concorrencial**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. p. 80.

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

A garantia da competição leal, isenta de práticas anticoncorrenciais e utilização abusiva do poder econômico, é assegurada pelo Estado, por meio de agências reguladoras e de órgãos de defesa da concorrência, como o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). A livre concorrência, portanto, não se reveste mais nos moldes smithianos do liberalismo econômico, no qual o Estado fica ausente da economia, deixando que a própria concorrência no mercado estabeleça os agentes aptos a se perpetuarem, excluindo os demais, até supostamente atingir o ponto de equilíbrio entre produtores e consumidores pela oferta e procura. O estado se ocupa da temática concorrencial e por meio da Lei nº 12.590/2011 estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica.³⁵

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

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

Pobre que mora nesses lugares [Grajauá, São Miguel Paulista] não quer carro na porta. Pobre tem que se conformar que ele é pobre. Ele não pode nem tomar um táxi, só toma quando a mulher vai dar à luz ou ele quebrou a perna. Aí ele chama por telefone ou pede para um vizinho dar uma ajuda.³⁶

A equivocada alegação do presidente do sindicato dos taxistas, já foi refutada em estudo recente realizado pelo CADE³⁷ e, também, em pesquisa empírica realizada pelo Programa de Pós-graduação em Economia Aplicada da Universidade Federal do Rio Grande (FURG), ambos os estudos constataram que a renda dos taxistas não fora afetada pela entrada do Uber no mercado de transportes.³⁸

³⁵ BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico e concorrencial**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. p. 80.

³⁶ SOUZA, André Monteiro Felipe. Presidente do Sinditaxi diz temer invasão do Uber e que pobre não usa táxi. **Folha de São Paulo**, São Paulo, SP, 14/07/2015. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/07/1655756-presidente-de-sindicato-diz-que-pobre-nao-usa-taxi-e-teme-invas-ao-uber.shtml>. Acesso em: 15 abr. 2022.

³⁷ RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho A. **Efeitos concorrenciais da economia de compartilhamento no Brasil: a entrada do Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?** Brasília, DF: CADE, 2018. (Documento de Trabalho, n. 1).

³⁸ OLIVEIRA, Cristiano; MACHADO, Gabriel Costeira. O impacto da entrada da Uber no mercado de trabalho de motoristas de táxi no Brasil: evidências a partir de dados longitudinais. **In Progress**, Rio Grande do Sul, 2017. Disponível em:

De acordo com os resultados de Oliveira e Machado³⁹ pesquisadores do estudo supracitado da FURG, e do próprio CADE⁴⁰, a entrada do Uber também propiciou maior transparência aos custos sociais da regulação que resultou em uma espécie de bem-estar do consumidor. Nesta toada, é pertinente ressaltar que na regulação privada a tecnologia permite maior eficiência e redução dos custos de transação, possibilitando a “captura” pelos próprios consumidores quando a prestação o serviço é de alta qualidade; já a regulação estatal é feita por agentes públicos, que acarreta inúmeros custos e burocracia e o risco da ocorrência da captura pelos próprios agentes regulados.⁴¹ A preocupação com o bem-estar do consumidor demonstradas pelo zelo no atendimento, as balinhas, água e a higiene do veículo dão lastro a tomada de decisão e a preferência dos consumidores.

Segundo os dados do CADE⁴², a entrada do Uber no mercado brasileiro não afetou a renda dos taxistas que já estavam consolidados no mercado. Ademais, abordando os aspectos concorrenciais entre ambos os serviços, a conclusão que se chegou a foi a de que:

[...] a entrada do Uber não teve impactos significativos nos rendimentos por hora dos motoristas de táxi no Brasil. O artigo conclui, ainda, que os resultados apontam para a premissa de que o Uber não retira consumidores de serviços de transporte urbano dos táxis, mas apenas acrescenta consumidores novos.⁴³

Do ponto de vista regulatório, o maior mérito do aplicativo Uber foi ter conseguido quebrar as barreiras de entrada no mercado, uma vez que a municipalidade restringe o número de táxis com

https://www.researchgate.net/publication/317846547_O_impacto_da_entrada_da_Uber_no_mercado_de_trabalho_de_motoristas_de_taxi_no_Brasil_evidencias_a_partir_de_dados_longitudinais. Acesso em: 09 maio 2018. Acesso em: 15 mai. 2022.

³⁹ OLIVEIRA, Cristiano; MACHADO, Gabriel Costeira. O impacto da entrada da Uber no mercado de trabalho de motoristas de táxi no Brasil: evidências a partir de dados longitudinais. **In Progress**, Rio Grande do Sul, 2017. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/317846547_O_impacto_da_entrada_da_Uber_no_mercado_de_trabalho_de_motoristas_de_taxi_no_Brasil_evidencias_a_partir_de_dados_longitudinais. Acesso em: 09 maio 2018. Acesso em: 15 mai. 2022.

⁴⁰ RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho A. **Efeitos concorrenciais da economia de compartilhamento no Brasil: a entrada do Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?** Brasília, DF: CADE, 2018. (Documento de Trabalho, n. 1).

⁴¹ OLIVEIRA, Cristiano; MACHADO, Gabriel Costeira. O impacto da entrada da Uber no mercado de trabalho de motoristas de táxi no Brasil: evidências a partir de dados longitudinais. **In Progress**, Rio Grande do Sul, 2017. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/317846547_O_impacto_da_entrada_da_Uber_no_mercado_de_trabalho_de_motoristas_de_taxi_no_Brasil_evidencias_a_partir_de_dados_longitudinais. Acesso em: 09 maio 2018. Acesso em: 15 mai. 2022.

⁴² RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho A. **Efeitos concorrenciais da economia de compartilhamento no Brasil: a entrada do Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?** Brasília, DF: CADE, 2018. (Documento de Trabalho, n. 1).

⁴³ OLIVEIRA, Cristiano; MACHADO, Gabriel Costeira. O impacto da entrada da Uber no mercado de trabalho de motoristas de táxi no Brasil: evidências a partir de dados longitudinais. **In Progress**, Rio Grande do Sul, 2017. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/317846547_O_impacto_da_entrada_da_Uber_no_mercado_de_trabalho_de_motoristas_de_taxi_no_Brasil_evidencias_a_partir_de_dados_longitudinais. Acesso em: 09 maio 2018. Acesso em: 15 mai. 2022.

licença ocasionando um problema com relação ao preço do serviço⁴⁴. O aplicativo Uber não se submete a esse regramento, haja vista que o seu preço é definido por oferta e demanda. Ressalte-se que preços menores não são atitudes anticoncorrenciais. Somente poderia se considerar uma medida anticoncorrencial se fosse uma empresa dominante no mercado, utilizando-se da sua posição, para prejudicar os concorrentes e criando barreiras de ingresso no mercado.⁴⁵

As barreiras de entrada são mecanismos comuns para repelir a concorrência a competição de novos players no mercado. Trata-se de um conceito importante no âmbito econômico, pois diz respeito “à possível obtenção de lucros pelo agente monopolista sem que novos competidores vislumbrem sua entrada nesse mercado, apesar de atraídos por tais lucros”.⁴⁶

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

O desestímulo ao ingresso dos novos entrantes se daria pelas barreiras à entrada, fatores existentes num mercado que colocam um potencial concorrente em desvantagem em relação aos agentes já estabelecidos, dentre os quais se podem citar: (i) custos fixos elevados, que independem da quantidade produzida; (ii) custos irrecuperáveis ou afundados, aqueles que a empresa não consegue reaver caso saia do mercado; (iii) barreiras legais ou regulatórias, requisitos estabelecidos pelo governo ou por agências reguladoras para a instalação e funcionamento de uma empresa.⁴⁷

Embora a regulamentação crie inúmeras dificuldades e burocracia penalizando o consumidor, a inovação proporcionada pelo aplicativo Uber consegue quebrar custos de transação apesar de todos os entraves e regramentos criados pelos agentes públicos. Diante dos aspectos concorrenciais teóricos supracitados, é pertinente ressaltar as diferenças práticas da atuação do serviço de táxi e do serviço do aplicativo Uber. Além dos preços convidativos, o aplicativo Uber apresenta maior facilidade e menos burocracia na prestação do serviço.

Constata-se, portanto, que a quebra de monopólio no mercado de transporte individual de passageiros na cidade de São Paulo beneficiou muito os consumidores que até então não tinham acesso ao serviço de táxi. Ao atender essa demanda ociosa, o aplicativo Uber conquistou milhares de adeptos, mas também despertou a fúria de taxistas, sindicatos e legisladores que até então lucravam economicamente e politicamente com a ausência de competição no mercado. A postura agressiva da

⁴⁴ WALLSTEN, Scott. **The competitive effects of the sharing economy: how is Uber changing taxis?** Washington, DC: Technology Policy Institute, 2017.

⁴⁵ ASSMANN, Daisy; SOUZA, Waldemar Antônio R. Análise da concorrência: o caso Uber no Brasil. **Cadernos de Finanças Públicas**, Brasília, DF, n. 15, p. 431-448, 2015.

⁴⁶ BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico e concorrencial**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. p. 299.

⁴⁷ BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico e concorrencial**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. p. 299.

plataforma tecnológica desencadeou regulamentações cada vez mais rígidas, como a obrigatoriedade de se realizar cursos, a tributação de ISS, e a tentativa de proibir veículos fora do Município de São Paulo em circular na capital (medida julgada inconstitucional pelo STF na ADPF 449⁴⁸).

5. ANÁLISE CONCORRENCIAL ENTRE O SERVIÇO UBER E O SERVIÇO DE TÁXI

Em suma, conforme a tabela a seguir, é possível verificar as principais diferenças concorrenciais nas atividades do serviço de Táxi e do aplicativo Uber.

QUADRO 1 – Tabela de análise concorrenciais em São Paulo

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

⁴⁸ 1 – A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

	Lei municipal Decreto 58.595/19	Lei municipal 7.329/69	
Preços	Tarifas pagas ao aplicativo – preços estabelecidos por Oferta e Demanda	Bandeirada	Tarifas chegam a ser até 50% mais baixas do que o táxi comum
Inovação	Economia de compartilhamento	N.A	Foram inseridas no mercado novas plataformas tecnológicas

Fonte: Adaptação de Telesforo, 2016, pg.22

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

Por derradeiro, até hoje existe muitos projetos de leis municipais tentando dificultar cada vez mais a atuação do aplicativo Uber e criando benesses aos taxistas. O processo legislativo é movido por interesses, sejam eles por grupos de pressão ou por grupos de interesses.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo apresentou as principais inovações trazidas pelo aplicativo Uber no mercado de transporte individual de passageiros. Pondera-se, no entanto, que o debate acerca da regulação das plataformas digitais se demonstram espinhosos, haja vista que os impactos econômicos e sociais são

imediantos em detrimento das normas jurídicas e regramentos institucionais que não acompanham as rupturas em tempo real.

Além disso, a temática da economia compartilhada permite a abordagem multidisciplinar de diversas áreas do conhecimento. É inegável que as novas tecnologias facilitam a vida moderna, reduzem custos de transação e maximizam a liberdade de escolha do consumidor. No entanto, os dispositivos jurídicos atinentes à Ordem Econômica devem dar lastro à atuação destas novas plataformas para que se tenham uma concorrência dentro dos ditames da Constituição, resguardando premissas básicas das garantias fundamentais como o valor social do trabalho, a dignidade da pessoa humana e o princípio da Livre Iniciativa que irradiam o ordenamento jurídico e possibilitam a existência de uma competição leal e resguardam os interesses dos consumidores.

REFERÊNCIAS

ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James A. **Por que as nações fracassam: as origens do poder, da prosperidade e da pobreza**. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2012. p. 173.

ADETAX – ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TÁXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **Dados atualizados até 08/10/2015**. São Paulo, SP, 2015. Disponível em: <http://www.adetax.com.br/index.php/informacoes-e-servicos/estatisticas/>. Acesso em: 20 mai. 2022.

AGÊNCIA SENADO. **Projeto de regulamentação do Uber é alterado e volta para a Câmara**. Brasília, DF, 29 dez. 2017. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/10/31/projeto-de-regulamentacao-do-uber-e-alterado-e-volta-para-a-camara>. Acesso em: 08 mai. 2022.

ARAÚJO, Clayton Vinicius Pegoraro. **O direito da concorrência no Mercosul: o Protocolo de Fortaleza e as relações entre Brasil e Argentina**. 2012. 275f. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP, 2012.

ASSMANN, Daisy; SOUZA, Waldemar Antônio R. Análise da concorrência: o caso Uber no Brasil. **Cadernos de Finanças Públicas**, Brasília, DF, n. 15, p. 431-448, 2015.

BAGNOLI, Vicente. **Direito econômico e concorrencial**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT),

aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 3 jan. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 15 mai. 2022.

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

KÖLLING, Gabrielle Jacobi; MARTINI, Sandra Regina. O uso de nanotecnologias na produção de medicamentos: o estado da arte da regulação no Brasil. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, Santa Maria, RS, v. 10, n. 2, p. 592-618, 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/19689>. Acesso em: 14 mai. 2022. P. 12.

MANKIW, N. Gregory. **Introdução à economia**. São Paulo, SP: Cengage Learning, 2010. p. 301.

MORAES, Alexandre. **Direito constitucional**. 27. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2011. p. 12.

NUSDEO, Ana Maria de Oliveira. **Defesa da concorrência e globalização econômica**: o controle da concentração de empresas. São Paulo, SP: Malheiros, 2002. p. 32.

OLIVEIRA, Cristiano; MACHADO, Gabriel Costeira. O impacto da entrada da Uber no mercado de trabalho de motoristas de táxi no Brasil: evidências a partir de dados longitudinais. **In Progress**, Rio Grande do Sul, 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/317846547_O_impacto_da_entrada_da_Uber_no_mercado_de_trabalho_de_motoristas_de_taxi_no_Brasil_evidencias_a_partir_de_dados_longitudinais. Acesso em: 09 maio 2018. Acesso em: 15 mai. 2022.

RACY, Joaquim Carlos. Globalização e identidade nacional. **Revista de Economia Mackenzie**, São Paulo, SP, v. 10, n. 1, p. 113-120, 2012. Disponível em: <http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/rem/article/view/5176/3935>. Acesso em: 10 abr. 2022.

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

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

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

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo, SP: Elefante, 2017, p. 33.

SOUZA, André Monteiro Felipe. Presidente do Sinditaxi diz temer invasão do Uber e que pobre não usa táxi. **Folha de São Paulo**, São Paulo, SP, 14/07/2015. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/07/1655756-presidente-de-sindicato-diz-que-pobre-nao-usa-taxi-e-teme-invas-ao-uber.shtml>. Acesso em: 15 abr. 2022.

SPIGARIOL, André. Exclusivo: Projeto de Lei que regulamenta o Uber no Brasil foi redigido no Sindicato de Taxistas de São Paulo. **JusBrasil**, [S. l.], 2017. Disponível em: <https://spotniks.jusbrasil.com.br/noticias/503450870/exclusivo-projeto-de-lei-que-regulamenta-o-uber-no-brasil-foi-redigido-no-sindicato-de-taxistas-de-sao-paulo>. Acesso em: 16 abr. 2022.

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

TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber**: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória. 2016. 109f. Dissertação (Mestrado em Direito da Regulação) – Escola de Direito do Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas – FGV, Rio de Janeiro, RJ, 2016. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10438/18082>. Acesso em: 15 abr. 2022.

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