Contribuições para o debate sobre regulação do aplicativo *Uber* no Brasil

Autores

Rafael A. F. Zanatta
Pedro do Carmo B. de Paula
Beatriz Kira

INTERNET LAB
pesquisa em direito e tecnologia

Junho de 2015

WWW.INTERNETLAB.ORG.BR

Brasília, 18 de Junho de 2015

CONTRIBUIÇÕES PARA O DEBATE SOBRE REGULAÇÃO DO APLICATIVO UBER NO BRASIL

Autores

Rafael A. F. Zanatta

Master of Laws Candidate pela International University College of Turin (LLM, 2015). Mestre em Direito pela Universidade de São Paulo (2014), onde foi coordenador do Núcleo de Direito, Internet e Sociedade (2013) e monitor das disciplinas de Sociologia Jurídica (FD) e Instituições de Direito para Economistas (FEA). Foi pesquisador bolsista da "Diretoria de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia" do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Diest/Ipea, 2013) e pesquisador bolsista da Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getulio Vargas, onde integrou o projeto "Globalization, Lawyers and Emerging Economies" (FGV/Harvard, 2013). É Bacharel em Direito pela Universidade Estadual de Maringá (2010), onde foi pesquisador do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC/CNPq). É membro da Rede de Pesquisa Empírica em Direito.

Pedro do Carmo B. de Paula

Professor de Direito Econômico da Universidade São Judas Tadeu. Mestre em Direito Econômico e Economia Política pela Faculdade de Direito da USP. Graduado em Direito pela Universidade Federal de Juiz de Fora, onde foi bolsista-pesquisador do CNPq e, após a graduação, Professor Substituto do Departamento de Direito Privado. Foi pesquisador da FGV Direito SP, onde também atuou como coordenador de monitoria do Programa de Pós Graduação Lato Sensu. Foi bolsista-pesquisador do IPEA em parceria com a Prefeitura de São Paulo sobre "Instrumentos para a transformação urbana em São Paulo" e da pesquisa do Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico (IBDU) sobre mobilidade urbana e promoção do direito à cidade em São Paulo e Santos.

Beatriz Kira

Graduanda em Direito pela Universidade de São Paulo (FDUSP). Foi bolsista do Programa de Educação Tutorial (PET) – Sociologia Jurídica. Realizou intercâmbio acadêmico na Ludwig-Maximilians-Universität München para realização do "Aufbaustudium in den Grundzügen des Deutschen Rechts" – curso preparatório para o LL.M. em direito alemão –, período em que foi bolsista do Deutscher Akademischer Austauschdienst (DAAD). É assistente de pesquisa da Rede de Pesquisa Empírica em Direito (REED) e estagiária de pesquisa do InternetLab.

ASSOCIAÇÃO INTERNETLAB DE PESQUISA EM DIREITO E TECNOLOGIA, 2015

***

EQUIPE INSTITUCIONAL **Diretor Presidente** Dennys Antonialli / **Diretor Vice-Presidente** Francisco Brito Cruz / **Coordenadora de Pesquisa** Mariana Giorgetti Valente / EQUIPE DO PROJETO **Líder de projeto** Rafael A. F. Zanatta **Pesquisador** Pedro do Carmo B. de Paula **Estagiária de pesquisa** Beatriz Kira / APOIO Fundação Ford

INTERNETLAB / Rua Augusta, 2690, Galeria Ouro Fino, Loja 326

CONTRIBUIÇÕES PARA O DEBATE SOBRE REGULAÇÃO DO APLICATIVO UBER NO BRASIL

/sumário

SUMÁRIO EXECUTIVO

Nesse texto de contribuição apresentamos resultados preliminares de duas frentes de pesquisa em andamento no InternetLab: uma voltada à história da regulação do transporte individual em São Paulo e outra voltada à análise comparada de respostas jurídicas ao surgimento de plataformas *peer-to-peer* no setor de transporte (*e.g.* Uber). Em síntese, evidenciamos:

- A expansão da Uber nos últimos quatro anos e as tensões jurídicas provocadas no Brasil;
- Os diferentes momentos e formatos de regulação do transporte individual em São Paulo (1870-1969);
- As razões para regular o transporte individual, em perspectiva jurídica e econômica;
- As diferentes estratégias adotadas por outras cidades para regulamentar as plataformas que intermediam serviços entre motoristas e passageiros por aplicativos *on-line*.

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DOS PROBLEMAS JURÍDICOS E REGULATÓRIOS

1.1. O que é a Uber?

Em junho de 2010 a Uber iniciou suas atividades em São Francisco (EUA), oferecendo ao consumidor local três inovações: (i) chamada de corrida por meio de sistema de posicionamento global (GPS); (ii) transações via cartão de crédito, (iii) sistema reputacional onde motoristas e passageiros se avaliam após a corrida.

Em pouco mais de um ano após o início de suas operações em São Francisco, a Uber realizou três rodadas de investimento – US$ 1,25 milhões em outubro de 2010, US$ 11 milhões em fevereiro de 2011 e US$ 37 milhões em dezembro de 2011 (Hyder, 2014) – e iniciou um plano de expansão nacional e local. A tabela abaixo reproduz a análise feita por Semil Shah sobre a agressiva expansão da Uber entre 2011 e 2013:

Tabela 1. Expansão nacional e internacional da Uber (2011-2013)

Ano	*Cidades nos EUA*	*Cidades fora dos EUA*
2011	Nova Iorque, Seattle, Chicago, Boston	-
2012	Washington, Los Angeles, Philadelphia, San Diego, Atlanta, Denver, Dallas, Twin Cities, Phoenix	Paris, Londres, Sydney
2013	Baltimore, Sacramento, Detroit, Oakland, Indianapolis, Honolulu, Providence, Charlotte, Oklahoma City, New Jersey, Rockies, Nashville, Columbus	Melbourne, Singapore, Milan, Lyon, Taipei, Seoul, Mexico City, Johannesburg, Dubai, Bangalore, Cape Town, Bogotá, Montreal, Abu Dhabi, New Delhi

Fonte: adaptado de Shah (2014)

Em maio de 2014, a Uber iniciou suas operações no Rio de Janeiro em um cenário global de protestos de taxistas contra a "ilegalidade" e "concorrência desleal" da Uber.[1] Tal conflito social e jurídico foi notado pela primeira notícia sobre a chegada da empresa no Brasil, publicada pelo *O Globo*, que mencionou os protestos de Londres e Paris e a reação de associações de taxistas no Brasil.[2] Entre maio e dezembro de 2014, mais de 30 notícias foram publicadas sobre a Uber em grandes veículos de comunicação no Brasil.[3]

Detalharemos, a seguir, quais são tais problemas legais, especialmente no sistema jurídico brasileiro.

[1] Uma análise do conflito na Europa é feita por Girard (2015).
[2] O Globo, *Serviço de caronas remuneradas Uber inicia operações no Brasil*, 27/05/2014.
[3] InternetLab, *Análise de impacto midiático sobre Uber no Brasil no ano de 2014*. InternetLab, 2015 (arquivo com os autores).

1.2. Quais as tensões jurídicas da operação da Uber no Brasil?

Dentre os argumentos apresentados em 2014 pela Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo e pela Associação de Assistência ao Motorista de Táxi do Brasil, dois ganham destaque: (i) que a Uber opera sem regulamentação, oferecendo "serviço ilegal"; (ii) que a Uber promove serviço clandestino que incorre no "exercício ilegal da profissão de taxista", uma vez que os motoristas do aplicativo não têm autorização para exercer essa atividade.[4]

A Uber, por sua vez, utilizou duas frentes de argumentos: de (i) que é uma empresa de tecnologia e não de transporte, e (ii) que facilita a prestação de transporte privado individual (e não "transporte público individual", como diz a Lei 12.468/2011).[5]

Em 2015, esse debate polarizou-se ainda mais no mês de abril, após a publicação de textos pelo porta-voz da Uber e o presidente do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo no jornal *Folha de São Paulo*. As farpas trocadas foram evidentes: os taxistas denunciaram a "concorrência desleal" da Uber, enquanto que a empresa de tecnologia afirmou que os cidadãos querem a expansão do acesso a motoristas e mobilidade urbana.

No final de abril de 2015, tais conflitos discursivos chegaram ao judiciário. Em 29 de abril de 2015, o juiz Roberto Luiz Corcioli Filho, da 12ª Vara Cível da Comarca de São Paulo, determinou a suspensão das atividades da Uber por não haver "autorização ou permissão do Poder Público competente". Motivado pela petição do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi no Estado de São Paulo (Simtetaxi-SP), o juiz também determinou a remoção do aplicativo em plataformas da Google, Samsung e Microsoft e a aplicação de multa de R$ 100.000,00 por descumprimento da decisão.[6]

No dia seguinte, a decisão foi revertida pelo próprio juiz que a havia proferido sob o argumento de que outra Vara Judicial da mesma Comarca detinha competência anterior sobre a matéria. Isso porque, em ação anterior, a juíza Fernanda Camacho, da 19ª Vara Cível de São Paulo, havia extinguido ação de mesmo escopo ajuizada por outra associação de taxistas (Associação de Táxi Boa Vista) sem julgamento do mérito, pois entendeu que a associação não tinha legitimidade para representar os interesses dos taxistas como um todo.[7] A ação deveria ter sido interposta pelo Ministério Público, segundo interpretação da magistrada.

Especificamente no caso de São Paulo – que tomamos como exemplo para uma discussão regulatória concreta –, as questões jurídicas podem ser sintetizadas nos seguintes termos, a partir de interpretações divergentes para cada texto legal, seja legislação municipal ou federal:

Tabela 2. Moldura jurídica da regulação do transporte individual em São Paulo aplicada ao caso Uber

Texto legal	*Argumento pró-taxistas*	*Argumento pró-Uber*
A Lei Municipal n. 7.329/1969 (que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro em São Paulo) define que "o transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura" (Art. 1º)	O transporte individual de passageiros é serviço de interesse público e depende de prévia autorização da Prefeitura	A Uber não oferece serviço de "transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro". Os veículos operam com a plataforma Uber, que calcula o valor da corrida por meio de algoritmos.

[4] *Idem*.
[5] Lei 12.486/2011, 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 de, no máximo, 7 (sete) passageiros".
[6] Rafael Zanatta *et al.*, Entendendo a Decisão que Suspendeu a Uber em São Paulo, *Brasil Post*, 30/04/2015.
[7] Dennys Antonialli e Francisco Cruz, Uber: "sim e não" não são as únicas respostas, *O Estado de São Paulo*, 06/05/2015.

A Lei Federal n. 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) define que "os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente" (Art. 135)	A Uber oferece serviço de transporte individual de passageiros de forma remunerada e depende de autorização pelo poder público concedente	A legislação de 1997 não previa a possibilidade de "serviços de transporte em rede" (Uber) e não pode ser aplicada a essa nova modalidade de serviço.
A Lei Federal n. 12.468/2011 (que regulamenta a profissão de taxista) define que "é atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros" (Art. 2º)	Os motoristas cadastrados na plataforma Uber realizam atividade privativa dos taxistas, pois transportam passageiros de forma remunerada.	Os motoristas da Uber não oferecem "transporte público individual" pois operam em plataforma privada, não sendo possível realizar uma corrida ao chamá-lo em locais públicos.
A Lei Federal n. 12.587/2012 (que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana) define o transporte público individual como "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas" e o transporte motorizado privado como "meio motorizado de transporte de passageiros utilizada para a realização de viagens individualizadas por intermédios de veículos particulares" (Art. 4º)	A Política Nacional de Mobilidade Urbana reforça as regras da Lei 12.468/2011, definindo que o transporte público individual é atividade privativa dos taxistas.	Os motoristas da Uber oferecem transporte privado e não podem ser encaixados na categoria de transporte público individual.
A Lei Federal n. 12.865/2013 modifica a Lei Federal n. 12.587/2012 e define que "os serviços de utilidade pública de transporte individual deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas" (Art. 27)	A Uber não pode operar sem regulamentação e autorização, pois presta "serviço de utilidade pública".	A Uber merece regulamentação específica pelo poder público municipal e, enquanto não for criada, pode operar livremente.

Fonte: elaboração própria

Tais divergências mostram um cenário complexo, no qual há um *emaranhado de normas jurídicas*, de diferentes momentos históricos, que se cruzam sem precisão conceitual ou objetivos regulatórios compartilhados.

Diante desse quadro, algumas iniciativas legislativas foram tomadas em 2015 para modificar pontos específicos dessa moldura normativa, tendo em mente a realidade de motoristas utilizando o aplicativo Uber em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília. Tais iniciativas, em nível federal e municipal, são explicadas no quadro abaixo.

Tabela 3. Respostas legislativas em 2015				
Instância	*Projeto de lei*	*Proponente*	*Data*	*Conteúdo*
Câmara dos Deputados	PL 1584/2015	Paulo Teixeira (PT/SP)	19/05/2015	Altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) para incluir parágrafo único no Art. 135, dispondo que "a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros por intermédio da utilização de aplicativo ou qualquer outro serviço tecnológico está sujeita à autorização do poder público concedente".
Câmara dos Deputados	PL 1667/2015	Renata Abreu (PTN/SP)	25/05/2015	Veda a prestação de transporte público individual "por pessoas físicas ou jurídicas que não atendam as características do veículo e do condutor exigidas pela autoridade de trânsito" (Art. 1º). Inclui na "vedação do serviço vedado" (sic) a "disponibilização por meio de aplicativos de celulares, sítios de internet, rádio ou quaisquer outros meios de comunicação existentes e futuras inovações tecnológicas" (parágrafo único). Veda que lojas virtuais disponibilizem os aplicativos gratuitos ou pagos "para serviços proibidos por esta lei" (Art. 2º).
Câmara Municipal de São Paulo	PL 01-00102/2015	Salomão Pereira (PSDB)	19/03/2015	Reconhece, no Município, a "legalização da profissão do trabalhador em transporte público individual remunerado de passageiros" (Art. 1º). Define que "nenhuma empresa de aplicativo de procedência nacional ou estrangeira pode prestar serviço remunerado no município de São Paulo, fazendo uso de carro particular, por menor que seja a cobrança, entre os passageiros, ou a prática de carona com divisão de valores" (Art. 17) Estabelece multa de R$ 50.000,00 para os "infratores, cooperativa, associações e empresas que preste serviço por meio de aplicativos".
Câmara Municipal de Belo Horizonte	PL 1582/2015	Lúcio Bocão (PTN/MG)	10/06/2015	Acrescenta dispositivo ao caput do art. 1° da Lei N° 10.309/11, dispondo que "deve ser coibido, nos termos estabelecidos nesta lei, o transporte clandestino ou irregular remunerado divulgado por meio de aplicativos ou das redes sociais".

Câmara Municipal de Belo Horizonte	PL 1531/2015	Lúcio Bocão (PTN/MG)	30/04/2015	Estabelece normas para coibir a atividade econômica que consiste no uso de carros particulares para transporte remunerado de pessoas em locais pré-estabelecidos cadastrados em aplicativos.
Câmara Legislativa do Distrito Federal	PL 282/2015	Rodrigo Delmasso (PTN/DF)	17/03/2015	Dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros – táxi –, estabelecendo que "dentro dos limites do Distrito Federal, a utilização de aplicativos ficará restrita aos veículos com cadastros e autorizações vigentes junto ao Governo do Distrito Federal, não sendo permitido a tais programas a veiculação e disponibilização de veículos e profissionais não autorizados na forma da lei".
Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro	PL 357/2015	Jorge Felippe Neto (PSD/RJ)	30/04/2015	Altera a redação da Lei Estadual nº 6504, de 16 de Agosto de 2013, introduzindo um parágrafo único no artigo 2º e o artigo 3º-A, dispondo que "a pessoa jurídica interessada na utilização e terceirização do serviço de transporte público individual remunerado de passageiros deve solicitar autorização do poder público (...). Entende-se por utilização e terceirização do serviço de transporte público individual remunerado de passageiros qualquer mecanismo que explore a atividade, inclusive por meio digital".

Fonte: Câmara dos Deputados, Câmara Municipal de São Paulo, Câmara Municipal de Belo Horizonte, Câmara Legislativa do Distrito Federal e Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (2015)

Tais projetos de lei evidenciam a preocupação do legislador com tais conflitos e abrem frente a uma discussão regulatória rica sobre novas plataformas tecnológicas (plataformas *peer-to-peer*) como o Uber.[8] Essa preocupação pode se traduzir em uma questão específica: se os Municípios têm competência para regulação do transporte individual por ser "serviço público de interesse local", como tratar dessa questão? Quais são os *objetivos regulatórios* a serem perseguidos?

1.3. Quais os problemas regulatórios em jogo?

Com relação ao mercado de transporte individual, o debate sobre a emergência das plataformas *peer-to-peer* envolve questões específicas. Se os táxis operam numa lógica de tarifa e barreiras de entrada, como estabelecer o tamanho do mercado com múltiplos atores? Qual a consequência, em longo prazo, do surgimento de milhares de

[8] O impacto das plataformas *peer-to-peer* para o direito administrativo e regulatório no Brasil foi discutido por De Paula & Zanatta (2014). Para um argumento em favor de auto-regulamentação e supervisão governamental sobre as atividades de plataformas *peer-to-peer*, ver Sundararajan (2014).

motoristas conectados online disputando o mesmo mercado? Faz sentido criar as mesmas regras para empresas com objetivos distintos, como aquelas que pretendem estimular caronas com pagamento em "créditos"?[9]

Além das questões relativas à estrutura do mercado de transporte remunerado de passageiros, o grande problema desse debate regulatório é: como estimular a inovação, aprimorar a mobilidade urbana e proteger o consumidor de fraudes, riscos e lesões?

Se a violência sexual contra mulheres é um problema nesse setor – como mostra o caso da Índia[10] –, pode o Estado obrigar a criação de políticas de prevenção de violência sexual por empresas como Uber? Se a segurança dos cidadãos é uma questão importante, quais os mecanismos que podem ser utilizados pelo regulador para supervisionar a verificação feita por essas empresas de tecnologia?

2. A PESQUISA DO INTERNETLAB SOBRE HISTÓRIA DA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL EM SÃO PAULO

2.1. Contexto e metodologia

Em dezembro e 2014, elaboramos um projeto de pesquisa para entender a construção histórica do modelo regulatório do transporte individual em São Paulo. Optamos pela perspectiva histórica (Hurst, 1979) para entender algumas questões básicas e centrais dessa discussão: (i) a prestação do serviço de transporte individual sempre foi uma atividade regulada em São Paulo?, (ii) como os arranjos regulatórios existentes foram criados? (iii) a competência para regulação sempre foi do Município? (iv) quais elementos políticos, sociais e jurídicos levaram a construção do modelo existente?

Entre janeiro e junho de 2015, conduzimos a parte central da coleta de dados de nossa pesquisa, por meio da análise de centenas de notícias publicadas entre 1890 e 1960, disponibilizadas pelo repositório da *Hemeroteca Digital Brasileira* e pelo acervo do jornal *O Estado de São Paulo*.[11] Analisamos também resoluções, atos municipais, decretos e leis sobre o transporte de aluguel nesse período.

2.2. Resultados preliminares de pesquisa: entendendo a regulação dos "táxis" em São Paulo[12]

Identificamos cinco momentos distintos da regulação do transporte individual na cidade de São Paulo, desde quando o primeiro empreendedor – o imigrante italiano Donato Severino – passou a explorar o serviço de transporte individual em São Paulo em 1865.[13] A regulação dos carros de praça e dos cocheiros teve início em 1870 em São Paulo, durante o Brasil Império.[14]

No período republicano, a regulação teve dois momentos distintos (1889-1920 e 1920-1930), de adaptação de regras do Império e compartilhamento de funções com a Secretaria de Justiça e Segurança do Estado de São Paulo.

---

[9] Existem novas empresas de compartilhamento de veículos que propõem um "sistema de crédito" para os motoristas. Se você transporta alguém em seu veículo, adquire um "crédito" para ser transportado por outra pessoa.

[10] "Uber quer que tribunal dos EUA rejeite processo por estupro na Índia", *IDGNow*, 07/04/2015. Disponível em: http://idgnow.com.br/mobilidade/2015/04/07/uber-tenta-descartar-julgamento-de-caso-de-estupro-na-india/

[11] A maioria das notícias que analisamos foi publicada no Correio Paulistano. O restante é oriundo do Correio de São Paulo, Diário Nacional, A Lanterna, O Combate e Il Pasquino.

[12] Essa parte detém-se com mais cuidado à história do transporte individual em São Paulo.

[13] Em seu anúncio, feito no Correio Paulistano em 21 de agosto de 1865, Severino escreveu: "O abaixo assignado participa ao publico, e particularmente a seus fregueses que, do dia 21 deste mês em diante, tem carros e tilburys para aluguer, estacionados em o largo da Sé, onde podem ser procurados para qualquer serviço. *Em quanto não houver um regulamento da polícia, ou postura a respeito, e nem for aprovada uma tabella especial*, previne o mesmo abaixo assignado que vigorarão os preços seguintes".

[14] Resolução Provincial nº 69, de 10 de abril de 1870. Disponível para consulta em: http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1870/lei-69-10.04.1870.html

É nesse período que se iniciam as primeiras greves dos motoristas em São Paulo (1905-1906), em um contexto de ascensão do sindicalismo e organização das classes trabalhadoras.

Na Era Vargas, ocorreu aquilo que Eduardo A. Vasconcellos chamou de "estadualização" das regras de trânsito (Vasconcellos, 1999: 103-104), com a atribuição de competência da regulação dos táxis para órgãos de polícia do Estado de São Paulo, especialmente a Diretoria de Serviço de Trânsito (DST), criada em 1931 e reestruturada em 1934. Entre 1967 e 1968, ocorreu a redefinição da competência para o município, a modificação do Código Brasileiro de Trânsito e a criação da Secretaria Municipal de Transporte, instituição que se tornou central na regulação dos táxis em São Paulo.

Tabela 4. Regulação do transporte individual em São Paulo (1870-1969)

Momentos	*Bases normativas*	*Preocupação do regulador*	*Principais regras existentes*	*Instituições competentes*	*Instrumentos regulatórios*
1870-1889	Resoluções provinciais	Controle sobre cocheiros e condutores de tílburys;[15] segurança dos usuários;	Matrícula dos veículos e dos condutores de carros de aluguel; prova de perícia para condução; regras de velocidade	Chefe de polícia (província de São Paulo)	Licença; verificação dos condutores; fiscalização *in loco* e aplicação de multas;
1889-1920	Atos municipais	Urbanização e expansão dos automóveis; higiene dos veículos e segurança dos usuários;	Matrícula dos veículos e dos condutores; tabela de preço; regras de segurança;	Inspetoria de Polícia; Delegacia auxiliar;	Licença; regras de segurança e higiene; tabela de preços; fiscalização e aplicação de multas;
1920-1930	Lei municipal e atos municipais	Obrigatoriedade do taxímetro;[16] expansão dos veículos; caracterização do serviço como público (motoristas não podem negar passageiros);	Matrícula dos motoristas; categorização dos veículos de aluguel (ponto ou garagem); uso de taxímetro e tabela de preços; regras de conduta e vestimenta;	Inspetoria Geral de Fiscalização (Município); Secretaria de Justiça e Segurança Pública (Estado);	Licença; matrícula; fiscalização dos taxímetros e da tabela de preços; fiscalização e aplicação de multas;
1930-1967	Decretos estaduais, decretos municipais, portarias municipais	Criação de regras de trânsito para todo o Estado; contenção de fraudes ao taxímetro; criação de burocracia especializada em trânsito; controle das transferências de licenças;	Matrícula dos veículos e dos motoristas; uso de taxímetro e tabela de preços; regras de conduta; regras de informação (ao cliente); punição a fraudes;	Departamento de Trânsito e Policiamento (1931-34); Diretoria de Serviço e Trânsito (Estado);	Licença; matrícula; fiscalização dos taxímetros e da tabela de preços; fiscalização e aplicação de multas;

[15] Tilbury ou tilburi era uma carruagem leve de duas rodas, sem cobertura, puxada por um cavalo, usada como meio de transporte.

[16] O taxímetro foi criado na Alemanha em Stuttgart em 1896 e foi popularizado pelo empreendedor Friedrich Greiner. Em Portugal, os primeiros táxis automóveis surgiram em 1907 em Lisboa.

1967-1969	Lei Municipais; Leis Federais	Definição de competência do município para questões de transporte;	Matrícula dos veículos e dos motoristas; uso de taxímetro e tabela de preços; regras de conduta; regras de informação (ao cliente); punição a fraudes; definição do número máximo de licenças;	Secretaria Municipal de Trânsito	Licença; matrícula; fiscalização dos taxímetros e da tabela de preços; fiscalização e aplicação de multas;

Fonte: elaboração própria

2.3. O que a pesquisa histórica realizada tem a nos dizer?

A compreensão dinâmica, e em perspectiva histórica, da regulação do transporte individual demonstra a permanência de determinados valores sociais (proteção da segurança e higiene, preços estáveis, honestidade) e dificuldades na implementação de instrumentos regulatórios, como a obrigatoriedade de matrícula dos motoristas e a imposição dos taxímetros.[17] Transformações nesse mercado – como a emergência dos automóveis e dos taxímetros e variações do preço do combustível – também geraram conflitos sociais, estimulando a capacidade de organização desses trabalhadores.[18]

A competência para regulação variou em diferentes momentos históricos, passando das inspetorias de polícia da província e município para órgãos técnicos de planejamento do trânsito no Estado. É somente a partir de 1967 que se consolidou o arranjo existente atualmente, com a criação da Secretaria Municipal de Transporte. Por trás disso tudo, ocorreram importantes mudanças no arranjo político e constitucional do Brasil.[19]

Desde o final do século XIX, o transporte individual em São Paulo tem sido considerado como serviço de "interesse público", com nítidas preocupações regulatórias para obtenção de determinados objetivos. Em síntese, tais objetivos seriam: (i) redução da insegurança com relação ao condutor a partir do controle prévio dos motoristas matriculados; (ii) definição de um preço previamente conhecido pelo usuário; (iii) inspeção dos veículos por agente público para evitar acidentes; (iv) prevenção de fraudes do mecanismo de controle de preço (taxímetro).

Como veremos a seguir, tais objetivos se repetem em tentativas de regulação de serviços como o Uber e as plataformas *peer-to-peer* de transporte, em diferentes cidades do mundo.

3. RESPOSTAS JURÍDICAS A UBER EM ESCALA GLOBAL: ANÁLISE COMPARATIVA

Como ressaltamos anteriormente, a expansão da empresa Uber para mais de 200 cidades em um período de quatro anos (2011-2015) tem provocado diferentes reações jurídicas, em diferentes comunidades políticas com sistemas jurídicos próprios. Entre abril e junho de 2015, realizamos um mapeamento em 32 grandes cidades do mundo, analisando se houve decisão judicial em ação movida contra a empresa Uber e se houve resposta regulatória por parte de autoridade competente para questões de transporte.[20]

[17] Tais normas regulatórias geraram protestos em São Paulo e em todo o mundo no início do século XX. Em síntese, os motoristas reclamavam do controle exercido sobre o Estado – que poderia ter caráter político (líderes de organizações sindicais) – e a falta de liberdade para negociar os preços com os clientes.

[18] Uma análise semelhante (papel dos trabalhadores na disputa pelas leis) é feita por Terra (2012) em seu estudo de doutorado sobre os cocheiros no Rio de Janeiro.

[19] Tais mudanças estão espelhadas na Constituição de 1891, Constituição de 1934, Constituição de 1937 e Constituição de 1967, posteriormente alterada pelos Atos Institucionais.

[20] InternetLab, *Reações jurídicas ao aplicativo Uber: análise de 32 cidades*. São Paulo, 2015 (arquivo com os autores).

O resultado de nossa pesquisa comparada mostra um cenário heterogêneo, com diferentes reações jurídicas e políticas. Neste documento, analisamos, em maior detalhe, seis experiências concretas.

3.1. Frankfurt (Alemanha)

Em 18 de março de 2015 o Tribunal de Frankfurt (*Landgericht Frankfurt am Main*) proibiu em toda a Alemanha o serviço Uber Pop,[21] oferecido pela Uber.[22]

O processo foi iniciado pela empresa *Taxi Deutschland*, responsável pelo aplicativo que conecta taxistas licenciados e passageiros no país. O Tribunal considerou a conduta do Uber anti-competitiva, pois a empresa intermediava o contato entre passageiros e motoristas que não possuíam a licença exigida pela lei alemã (*Personenbeförderungsgesetz*), determinando a suspensão do serviço no país.

A decisão ainda pode ser contestada em uma instância superior (*Oberlandesgericht*).

3.2. Portland (Estados Unidos da América)

Nos Estados Unidos, apesar de inúmeras decisões judiciais contrárias ao Uber em todo o país, algumas cidades têm desenvolvido alterativas regulatórias menos repressivas.

Em Portland, a primeira reação jurídica à chegada da Uber foi um processo iniciado pela prefeitura contra a empresa, em 2014, acusando-a de não observância das regulações em vigor e requisitando a proibição do serviço até sua adequação às normas de segurança, saúde e proteção do consumidor.

Não obstante, a Uber manteve negociações com as autoridades locais para a construção de uma alternativa regulatória. Em 2015, o Conselho Municipal de Portland alterou a regulamentação de táxi da cidade de modo a incluir uma nova categoria: *Transportation Network Services* (TNS), que abarca os serviços oferecidos pela Uber.

Em abril de 2015, um *projeto regulatório piloto*[23] para os TNSs foi aprovado no Conselho Municipal, pelo período teste de 4 (quatro) meses. Durante esse período os motoristas de TNC serão submetidos a exigências similares às estabelecidas para as empresas de táxis. Os veículos, por exemplo, devem estar equipados com kits primeiros socorros e ser acessíveis a portadores de necessidades especiais. Já os motoristas deverão ser submetidos a verificações de antecedentes e não poderão trabalhar por mais de 14 (quatorze) horas seguidas. Além disso, foram estabelecidos seguros obrigatórios com valores mínimos de cobertura e as empresas serão obrigadas a manter uma política de responsabilidade civil, entre outras medidas.[24]

Durante o período teste, a cidade de Portland coletará informações acerca do programa piloto, tais como a duração das viagens, reclamações de passageiros em relação aos motoristas, número de pedidos de corridas negadas, etc., de modo a reunir dados para a melhoria do modelo regulatório a ser adotado.

3.3. Washington (Estados Unidos da América)

Em Washington, o Conselho Distrital aprovou, em outubro de 2014, um projeto de lei que autoriza o uso de veículos privados para o transporte público, desde que as corridas sejam combinadas por meio de um aplicativo ou

[21] No Brasil, o UberPop foi recentemente lançado como UberX. Tal serviço permite que motoristas com carros populares, fabricados após 2008 e com quatro portas, possam oferecer serviço de transporte.

[22] Landgericht Frankfurt, 8. Kammer für Handelssachen, Az. 3-08 O 136/14, Urteil vom 18.03.2015

[23] A ideia de um "projeto regulatório piloto" é que regras sejam criadas provisoriamente. Mais importante, o projeto piloto prevê mecanismos de avaliação da regulação e extensa documentação do que deu certo e o que deu errado. Sobre a importância dessas regras experimentais e os mecanismos de avaliação, ver Ranchodás (2015).

[24] Isso significa que essas empresas precisam explicitar como dividem os riscos e responsabilidade civil com seus "parceiros" (motoristas) por atos praticados a terceiros (usuários da plataforma).

outro meio eletrônico.[25] As novas regras exigem seguros com níveis mínimos de cobertura e a verificação dos antecedentes dos motoristas. As empresas devem estar registradas na Comissão de Taxis de Washington, que será responsável pela aplicação da legislação, e os veículos utilizados para transporte de passageiros deverão ser submetidos a inspeções anuais.

Em abril de 2015, o Senado de Washington recepcionou a categoria *Transportation Network Companies* (TNCs) e aprovou uma legislação mais detalhada para regular estes serviços.[26] A lei pormenorizou a cobertura mínima de seguros e estabeleceu regras que definiram parâmetros para a responsabilização civil dos motoristas em casos de acidentes ou dados causados a passageiros. Além disso, obrigou as empresas de TNC a fornecer informações relativas a quantidade de motoristas atuantes, número de corridas realizadas, bem como a reportar a ocorrência de acidentes.

3.4. Nova Iorque (Estados Unidos da América)

Nova Iorque é conhecida pelo sistema de licenças (*medallions*) inaugurado em 1937, com limitação do número de veículos que podem circular na cidade.[27] Até hoje, houve pouca mudança na quantidade de licenças emitidas pela cidade, criando barreiras de entrada para ingresso nesse mercado para novos motoristas. A chegada da Uber provocou a reação dos taxistas e também dos reguladores locais.

Em janeiro de 2015, houve decisão de corte administrativa de Nova Iorque pelo fato de a Uber não ter cumprido com regras locais que exigem o compartilhamento de dados de seus clientes (detalhes de viagens, horários e locais de busca de passageiros) com reguladores. A empresa foi multada.

Em maio de 2015, a autoridade competente para regulação do transporte individual (*New York City Taxi and Limousine Commission*) iniciou um processo de consulta pública para novas regras voltadas aos aplicativos de chamada de veículos (*car-hailing apps*).[28] Uma das principais inovações do texto elaborado para discussão é a obrigatoriedade de transparência com relação aos mecanismos flutuantes de preço (*price surging*).[29] Outras regras envolvem obrigatoriedade de carros para pessoas portadoras de necessidades especiais e oferecimento de serviço de atendimento ao cliente. Segundo membros da comissão, a preocupação central é com a transparência dessas empresas e segurança do consumidor.

A comissão fará uma nova discussão do texto proposto em junho deste ano.

3.5. Paris (França)

Paris é uma das cidades onde a Uber tem provocado as mais fortes reações em toda a Europa. Desde 2013, os taxistas têm organizado grandes protestos no centro da cidade. Houve forte pressão das associações e cooperativas para proibição da Uber em todo o território francês por concorrências desleal (*concurrence déloyale*).

Em 2014, o governo francês aprovou a Lei 2014-1104[30] – conhecida como "lei Thévenoud" – e regulamentou a operação de "empresas intermediárias" de transporte, que conectam motoristas e passageiros. Determinados artigos dessa lei tratam rigorosamente das empresas que disponibilizam aos seus clientes veículos de transporte com motoristas, nas condições estabelecidas pelas partes. Além das empresas que exploram essa atividade com carros, o governo tratou especificamente das plataformas como Uber como "intermediárias" da categoria de *véhicles de tourism avec chauffuer* (VTC).

---

[25] Vehicle for Hire Innovation Amendment Act of 2014, aprovada pelo Council of the District of Columbia, em 18 de novembro de 2014.
[26] SB 5550, aprovada pelo Washington Senate, em 16 de abril de 2015.
[27] Ver Hodges (2007).
[28] http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/proposed_rules_fhv_app_cert.pdf
[29] A empresa Uber utiliza um algoritmo para cálculo do valor da corrida que leva em conta a distância do passageiro, o tempo estimado da corrida e a demanda para corridas em determinada região. Isso gera um mecanismo de preço flutuante (*price surging*) que pode surpreender o usuário.
[30] Loi nº 2014-1104 *du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur*. France. Président de la République.

A legislação reforçou as exigências de licença profissional para todos os motoristas e vedou a utilização de softwares de georeferenciamento por parte dos *véhicles de tourism avec chauffuer* (VTC) – categoria criada em 2009 para ampliar o número de carros em Paris.[31] A lei elaborada pelo governo de François Hollande seguiu as linhas traçadas pelo relatório do deputado Thomas Thévenoud para mediar a crise entre taxistas e sociedades de VTC em abril de 2014. Em síntese, Thévenoud apontou para a necessidade de "garantir a segurança das pessoas", "restabelecer as condições de concorrência sólidas" e "melhor gerenciar o transporte de pessoas que precisam de táxi"[32].

Atualmente, as autoridades concentram-se em reforçar o policiamento e a fiscalização, bem como em aplicar das punições definidas pela Lei 2014-1104. A Uber continua em operação e, recentemente, ofereceu o serviço UberPop em três novas cidades na França. Segundo o governo, a empresa atua em situação de irregularidade e oferece suporte jurídico para motoristas que são pegos em blitz pelas ruas de Paris.[33] A empresa contesta a constitucionalidade da legislação.

3.6. Milão (Itália)

Inicialmente, a reação jurídica ao uso do aplicativo Uber ocorreu pela via judicial, após mobilização dos taxistas (mais de 10 associações e empresas). Em 25 de maio de 2015, o Tribunal de Milão decidiu pelo bloqueio do aplicativo UberPop em toda a Itália. Em decisão assinada pelo juiz Claudio Marangoni, foi caracterizada a violação de normas públicas e concorrência desleal (*concorrenza sleale*) pelo fato de os motoristas do Uber não arcarem com os mesmos custos que os taxistas regularmente inscritos suportam.

A decisão do Tribunal de Milão determinou o prazo de quinze dias para cumprimento da decisão de suspensão do serviço UberPop, com estipulação de multa de vinte mil euros por dia em caso de descumprimento da decisão.[34] Determinou também a publicação do texto da sentença por trinta dias no site www.uber.com, na seção dedicada ao território italiano.

Na primeira semana de junho, a autoridade de transporte da Itália (*L'Autorità per i Trasporti*) notificou o governo e o parlamento, sugerindo uma intervenção legislativa para lidar com as novas plataformas de serviços de transporte. Segundo a autoridade, "os serviços tecnológicos para a mobilidade obrigam a reconsiderar a adequação dos institutos e das categorias jurídicas sobre as quais foi fundada a regulação da matéria". A autoridade também propôs uma solução para o problema do UberPop, alegando que o serviço pode ser oferecido, desde que por um regime de *part-time* de até 15 horas semanais, com registro nacional e seguro obrigatório que cubra terceiros.[35]

A *Autorità* também propôs a distinção de vários modelos de negócio de compartilhamento, como o *BlaBlaCar* – que oferece o compartilhamento de viagens entre cidades[36] – e a *Uber*, centrada no serviço dentro de grandes cidades. Até o momento, não houve resposta do parlamento com relação à proposta da autoridade reguladora do transporte na Itália.

4. REPENSANDO A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL

Antes mesmo de se questionar sobre a necessidade de ampliar, reduzir, acabar ou realizar qualquer alteração na atual regulação do transporte público individual de passageiros e atividades correlatas, cabe compreender melhor *por que regular*. A regulação das atividades econômicas se funda na existência de falhas de mercado e na necessidade de promoção do interesse público e de inserção de critérios de justiça em determinados mercados, como redistribuição de riquezas e universalização de serviços (Baldwin *et al.*, 2012).

---

[31] Por enquanto, empresas como Uber são classificadas como intermediárias de VTC e devem seguir as regras específicas dessa categoria.
[32] Thomas Thévenoud, *Un Taxi Pour L'Avenir Des Emplois Pour La France*, Paris, Avril 2014. Disponível em: http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000239.pdf
[33] "Uber's French Resistance", *New York Times*, 03/06/2015.
[34] A ação foi movida contra Uber International B.V., Uber International Holding B.V., Raiser Operations B.V. e Uber Italy.
[35] "L'Autorità dei Trasporti Riconosce Uber", *La Stampa*, Torino, 04/06/2015.
[36] http://blablacar.com/

Por trás dessa noção está a constatação de que, em alguns mercados, não há as condições objetivas do modelo de "concorrência perfeita", sendo, portanto, necessário corrigir falhas a respeito do fluxo e do acesso a informações por parte de todos os consumidores, ao exercício de poder dominante de alguns competidores sobre outros, às externalidades negativas e positivas geradas pelas relações econômicas. Um exemplo concreto: em um "livre mercado" de táxis, poderíamos ter um número tão grande de competidores que a disputa por clientes seria predatória e levaria à destruição do próprio mercado.[37] Além disso, teríamos consequências geradas para terceiros, como congestionamento e poluição da cidade (duas conhecidas "externalidades negativas", no jargão econômico).

Em síntese, os objetivos regulatórios, via de regra, são: manutenção e garantia de existência de mercados, acesso à informação adequada e garantia de direitos do consumidor. O que isso significa para o setor de transporte público individual de passageiros? Quais as características desse mercado que podem ser consideradas "falhas" ou "imperfeitas" (Schreiber, 1975), justificando a intervenção regulatória?

Os serviços de táxi são básicos em sua natureza e têm sido objeto de "justa regulação intrusiva" há muito tempo (p. 3). Dentre as razões para regular os serviços de táxi, estão: (1) excesso de táxis e congestionamento na ausência de controle de entrada; (2) medo, particularmente durante a grande depressão, de que se os táxis estivessem em grande número, teríamos competição ruinosa e baixa qualidade de serviço; (3) correção de assimetria de informação, pois usuários não saberiam se as tarifas pagas são justas e razoáveis e se o veículo está em boas condições (Girard, 2015: 4).

Segundo o autor, com algumas variações, a regulação do serviço de táxi envolve tipicamente: (1) controle de entrada (com autoridades locais definindo o número máximo de veículos), (2) licenciamento e exigências de performance (para motoristas e companhias), desenhados para garantir critérios de segurança para motoristas (que precisam de treinamento) e veículos (que devem ser inspecionados), (3) padrões de responsabilidade financeira (seguro compulsório), (4) definição de tarifas máximas baseadas em várias metodologias. Nesse aspecto, o autor baseia-se no estudo *Taxi Industry Regulation, Deregulation e Reregulation*, de Paul Dempsey (1996).

A necessidade de regulação dos táxis quanto à segurança e a saúde públicas é facilmente compreensível. Precisa-se saber quem são os atores que fornecem serviços que envolvem algum risco à coletividade e como esse serviço é prestado. No entanto, isso não explica outras características da regulação da atividade, como metodologias para tarifas máximas.

Tradicionalmente há grande preocupação da regulação dos táxis com os valores a serem pagos pelo serviço, ou a tarifa, tendo em vista os altos custos de acesso à informação e custos de oportunidade envolvidos no momento da transação econômica. Se se tratasse de um mercado com preços não tabelados, e no modelo tradicional de táxi, o consumidor só tomaria conhecimento do valor a ser cobrado assim que entrasse no veículo ou quando estivesse prestes e com grande interesse em fazê-lo. Por isso, visando a garantir algum tipo de padronização e evitar abusos e excessivos custos no acesso à informação, buscou-se tabelar ou estabelecer parâmetros para a precificação nesse mercado.

No entanto, e justamente pelo fato de haver tarifação publicamente definida, sempre se constatou uma preocupação em limitar a entrada de atores no mercado. Como, na ausência de regulação, o mercado de táxis possui poucas barreiras à entrada (*i.e*. os custos de aquisição do automóvel e das habilidades necessárias para realizar o serviço são relativamente baixos), foram criadas barreiras jurídicas para facilitar a regulação e limitar o número de atores, garantindo que todos teriam acesso a um número razoável de "corridas", dado que o preço não é variável.

Outra preocupação com a limitação de motoristas pode ser a das consequências ambientais (poluição) e para mobilidade urbana (congestionamento). Ao se estimular ou facilitar o uso de táxis ao invés de modais coletivos de transporte, se incentiva um modelo mais poluente, que usa os espaços públicos de forma gratuita e individualizada, entre outras consequências para a coletividade que não são abrangidas pelo valor pago naquela relação econômica específica.

[37] O exemplo histórico é o que ocorreu em Nova Iorque após a Grande Depressão (Schreiber, 1975; Hodges, 2007).

Essas foram as questões que tradicionalmente pautaram a regulação dos serviços de transporte individual no século XX. Sem algum tipo de intervenção governamental, dificilmente esse mercado teria se sustentado ao longo do tempo (Dempsey, 1996).

Contudo, o advento da popularização do acesso à Internet banda larga através de *smartphones* abre espaço para mudanças substanciais nas formas de se enxergar o mercado e suas imperfeições (ou falhas). De posse de um celular com acesso à Internet móvel e mediado por uma plataforma eletrônica, os consumidores passam a ter acesso a informações que seriam extremamente custosas de se obter (em termos de tempo e acesso). Do outro lado, de posse também de um *smartphone*, o prestador de serviço pode ofertar sua atividade a um custo menor, evitando gastos com publicidade e organizações que se especializam em intermediar a relação entre consumidor e prestador. Uma ponta da relação econômica passa a "encontrar" a outra e a saber exatamente as condições na quais o contrato será celebrado a um custo marginal próximo de zero e em um espaço ínfimo de tempo. Exemplos dessa relação mediada por plataformas eletrônicas se proliferam em diversos setores: aluguel de quartos em apartamentos particulares (*AirBnb*), contratação dos serviços de taxistas regulamentados (*99taxi*, *Easytaxi*, entre outros), inúmeros serviços de transporte (*Uber*, *Caronetas*, *Bikesampa*, entre outros) e onde mais se puder imaginar a necessidade de contratar um serviço cujo custo de mediação entre as duas partes era extremamente alto e passa a ser mínimo.

Se as características do setor regulado se alteraram, é possível que as razões para se regular e as formas de fazê-lo também tenham que se modificar, para dar conta de novas realidades. Isso, contudo, não implica saber, de antemão, a forma e o conteúdo dos novos parâmetros da regulação.

Um exercício interessante a ser feito no Brasil é revisitar estudos e relatórios sobre regulação do setor de transporte individual produzidos antes da expansão do uso de *smartphones* com acesso à banda larga móvel, "requestionando" suas premissas sobre falhas de mercado e instrumentos regulatórios utilizados para enfrentá-las em face às novas características tecnológicas do setor.

5. CONCLUSÃO

Nossa pesquisa histórica e comparada nos permite algumas conclusões sobre esse objeto de discussão. Primeiro, que a regulação do transporte individual é algo dinâmico e enraizado em contextos históricos, materiais e políticos específicos. Segundo, que existem questões de "interesse público" nesse setor, nem sempre claramente identificadas, que servem para proteger o interesse do consumidor e garantir a própria existência desse mercado de serviços.

Até o momento, importantes cidades do mundo ofereceram respostas jurídicas distintas à questão – permitindo ou proibindo a atuação de plataformas como Uber. Reguladores do mundo todo estão em um momento muito peculiar de compreensão das transformações em curso nos últimos anos e identificação dos interesses coletivos que precisam ser protegidos pelo direito.

O que nos parece mais interessante é que as experiências que resultaram em criação de novos conceitos jurídicos (*e.g. Transport Network Company*) não surgiram "da noite para o dia" ou por iniciativa de somente uma autoridade ou poder público. As experiências de Califórnia e Nova Iorque relevam um longo processo de (i) identificação do problema, (ii) reunião das partes interessadas e (iii) realização de discussões e audiências para pensar em novos modelos regulatórios de forma experimental e provisória.

REFERÊNCIAS

Baldwin, Robert; Cave, Martin; Lodge, Martin (2012). *Understanding Regulation: theory, strategy, and practice*. Oxford University Press.

Dempsey, Paul S. (1996). Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the paradox of market failure, *Transportation Law Journal*, v. 24, 74-116.

Hodges, Graham R. (2007). *Taxi! A social history of the New York City cabdrivers*. Maryland: John Hopkins University Press.

Hurst, James Willard. (1979). Old and New Dimensions of Research in United States Legal History. *The American Journal of Legal History*, v. 23, n. 1, p. 1-20.

Hyder, Yasmin (2014). *Uber's Evolution: from San Francisco to international disruption*. University of Minnesota - Case Studies. Disponível em: http://www.tc.umn.edu/~ssen/IDSC6050/Case15/Group15_index.html

InternetLab (2015). *Reações jurídicas ao aplicativo Uber: análise de 32 cidades*. São Paulo.

Koopmen, Christopher; *et al* (2014). The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: the case for policy change, *Mercatus Working Paper*, George Washington University, December.

Paula, Pedro de; Zanatta, Rafael (2014). Quando a Nuvem Desce ao Chão: repensando a regulação dos serviços peer-to-peer, *Diálogos NDIS*. São Paulo: Núcleo de Direito, Internet e Sociedade da USP.

Ranchordás, Sofia (2015). Does Sharing Mean Caring? Regulating innovation in the sharing economy, *Minnesota Journal of Law, Science and Technology*, Winter.

Schreiber, Chanoch (1975). The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs, *Journal of Transport Economics and Policy*, September, 268-279.

Shah, Semil (2014). *The Summer of Uber: aggressive expansion*. Haywire. Disponível em: http://blog.semilshah.com/2014/08/23/the-summer-of-uber-aggressive-expansion/

Sundararajan, Arun (2014). *Peer-to-peer Businesess and the Sharing Economy: overview, economic effects and regulatory issues*, Testimony for the Committee on Small Business of the U.S. House of Representatives, January 15th.

Terra, Paulo C. (2012). *Cidadania e Trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense.

Vasconcellos, Eduardo A. (1999). *Circular é Preciso, Viver não é Preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. Annablume.

Zanatta, Rafael; Paula, Pedro de; Kira, Beatriz (2015). Entendendo a Decisão que Suspendeu a Uber em São Paulo, *Brasil Post*.