

Economic Analysis of Law Review

A Regulação Pública do Uber é Necessária? Um argumento pragmatista para além do “tô-tô”

Is Uber Public Regulation Necessary? A pragmatic argument beyond “tô-tô”

Juliana Markendorf Noda¹
Centro Universitário Curitiba - Unicuritiba

Luiz Augusto da Silva²
Universidade Federal do Paraná - UFPR

Sandro Mansur Gibran³
Centro Universitário Curitiba - Unicuritiba

RESUMO

Muito se tem discutido a respeito do tratamento jurídico dos serviços de intermediação do transporte individual de passageiros, pautados em tecnologias inovadoras. A doutrina jurídica tem empreendido esforços de classificar esse tipo de atividade dentro das categorias do direito público: serviço público, atividade econômica, serviços de interesse econômico geral, e assim por diante. Partindo da matriz teórica pragmática, pautada no antifundacionalismo, no contextualismo e no consequencialismo, constata-se que uma abordagem mais produtiva do problema pode ser obtida a partir dos critérios regulatórios da atividade. Com base em tais premissas, pretende-se verificar se e em que medida a regulação pública do Uber é necessária, de modo a ser eficiente e orientada à satisfação dos consumidores, sem que isso inviabilize os diferenciais atrativos da atividade, propiciada pelas novas tecnologias.

Palavras-chave: Atividade econômica. Pragmatismo. Regulação. Tecnologia. Transporte.

ABSTRACT

There has been much discussion about the legal treatment of intermediation services for individual passenger transport, based on innovative technologies. The legal doctrine has undertaken efforts to classify this type of activity within the categories of public law: public service, economic activity, services of general economic interest, and so on. Starting from a pragmatic theoretic foundation, based on anti-foundationalism, contextualism and consequentialism, it is observed that a more productive approach to the problem can be obtained from the regulatory criteria of the activity. Based on these premises, the article seeks to assess if Uber's public regulation is in fact necessary, in order to be efficient and oriented to the satisfaction of the consumers, so as not to impede the differentials of the activity, propitiated by the new technologies.

Keywords: Economic activity. Pragmatism. Regulation. Technology. Transportation.

JEL: K21, L49

R: 31/07/17 A: 16/05/18 P: 31/08/18

¹ E-mail: juliana_mnoda@hotmail.com

² E-mail: luiz.augustosilva26@gmail.com

³ E-mail: juliana_mnoda@hotmail.com

1. Introdução

Começamos com uma curiosa anedota antropológica. Existe um grupo de pequenas ilhas, ao sul do Oceano Pacífico, no qual habitava uma tribo chamada Aisat-naf. Primitivos em seus costumes, os Aisat-naf eram um povo profundamente arraigado à magia e ao sobrenatural, o que logo chamou muito a atenção dos primeiros exploradores europeus que atracaram no arquipélago. Especialmente instigante era o hábito dos nativos de utilizar, aqui e ali, um termo que aos ouvidos dos estrangeiros soava como “tû-tû”.

Aos poucos, descobriu-se que a expressão era empregada para se referir a uma espécie de estigma, a uma maldição talvez, que recaía sobre os membros da tribo que violavam certos tabus: comer a comida preparada pelo chefe da aldeia, matar um animal totêmico, ou encontrar-se com a sogra, por exemplo. E conviver com alguém imbuído de “tû-tû”, segundo constam nos relatos da época, era encarado como mau agouro para toda a comunidade. Desenvolveu-se entre os Aisat-naf, por isso, a prática social de que todo aquele que estivesse “tû-tû” deveria ser submetido a um rito próprio de purificação. Quem comia a comida do chefe, ou via sua sogra, ou matava um animal sagrado, estava “tû-tû”; e quem estava “tû-tû”, precisava ser purificado.

“Mas o que significa propriamente esse tal ‘tû-tû’ de que tanto falam?” – perguntavam-se os exploradores. Havia ficado claro para eles que quem desafiava os tabus tornava-se “tû-tû” e deveria, por consequência, ser purgado de seu infortúnio. Mas por quê? A que se referia a expressão misteriosa? Mesmo depois de vários esforços investigativos, a resposta desalentadora a que chegaram os colonos, do alto de sua sabedoria, foi esta: “tû-tû”, afinal, não é *nada*, não significa absolutamente nada – não passa de um fruto da imaginação supersticiosa dos nativos. A partir daí, missionários dedicaram-se durante anos a convencer os membros da Aisat-naf a abandonar o pecado de fazer uso de “tû-tû”, crença pagã que era.

Não tiveram sucesso, e palavra permaneceu corrente na cultura da tribo. Isso porque algo importante de “tû-tû” havia passado despercebido aos olhos europeus. De fato, frases como “se alguém come a comida do chefe, *então* precisa ser purificado”, ou “se alguém mata um animal sagrado, *então* deve passar pelo rito de purificação” fazem sentido perfeitamente, sem qualquer necessidade de recorrer a forças sobrenaturais como “tû-tû”. Mas, ao invés de ter de comunicar uma série de enunciados compostos como esses, bastava conectar todos aqueles estados de coisas (violações ao tabu) a uma única palavra, “tû-tû”; e, em seguida, vinculá-la, a palavra que se escolheu, à consequência pretendida (a submissão do pecador ao ritual de purificação).

Ou seja, apesar da sua completa ausência de algum referencial concreto, e independentemente de seu caráter supersticioso, o termo desempenhava uma função marcante na linguagem nativa: sistematizar e facilitar a troca de ideias entre os membros do grupo. É simples: imaginário ou não, místico ou não, “tû-tû” era linguisticamente *útil* aos Aisat-naf.

O leitor atento já percebeu que a tribo Aisat-naf – e sua crença em “tû-tû” – nunca existiu. A bem da verdade, “tû-tû” remete, em relevantes aspectos, ao nosso próprio pensamento jurídico e ao estilo de raciocínio que ele exige. Trata-se, com efeito, de uma alegoria elaborada

pelo jusfilósofo dinamarquês Alf Ross, em seu livro clássico de mesmo nome, “Tû-tû”⁴. Na obra, valendo-se de um tom ao mesmo tempo cômico e analiticamente rigoroso, Ross demonstra que a maioria dos conceitos utilizados na linguagem jurídica cotidiana consistem em algo bastante próximo do misticismo de “tû-tû”.

Os conceitos jurídicos, afirma Ross, não possuem referência semântica alguma: não remetem a objetos, estados de coisas, nem a uma suposta “essência” do mundo natural pronta para ser descoberta. São construções do discurso do Direito, utilizados como simples *técnicas de apresentação*. Eles servem para expressar, de forma concisa e sistemática, a relação entre um conjunto de fatos condicionantes (fatos jurídicos) e suas respectivas consequências condicionadas.

Exemplo trivial, oferecido pelo próprio Ross: o conceito de “crédito”⁵. Quando se concede um empréstimo, surge um crédito (fato condicionante), e se há um crédito, sua soma deve ser paga no vencimento (consequência condicionada). É possível, sem prejuízo algum, enunciar simplesmente que “quando se concede um empréstimo, sua soma deve ser paga no vencimento” – “crédito” aparece aí como simples elo intermediário, como técnica de apresentação sistemática. Basta substituir a palavra “crédito” por “tû-tû”, ou por literalmente qualquer outra coisa, para se perceber que definitivamente não há nenhuma perda em termos comunicativos.

E não há nada de errado com isso, note-se bem. Afinal, o papel do Direito, ao menos enquanto saber que se pretenda científico, é o de, justamente, expressar numa linguagem rigorosa as regras e os princípios jurídicos⁶ – o que envolve também o uso de conceitos especializados como técnicas de sistematização. O problema surge quando nos esquecemos do fato de que as categorias jurídicas são apenas isso – instrumentos de comunicação – e passamos a concebê-las como “essências”, como conteúdos *a priori*, e a querer enquadrar dentro delas, de um jeito ou de outro, todas as novidades que a realidade social e econômica apresenta⁷.

Mas o que isso tudo tem a ver com um assunto aparentemente técnico, tema deste artigo, como a regulação pelo Estado da atividade de intermediação de contratos de transporte individual de passageiros, exercida pela empresa Uber⁸? Na verdade, tem tudo a ver. Conforme

⁴ ROSS, Alf. *Tû-tû*. Trad. Edson L. M. Bini. São Paulo: Quartier Latin, 2004. pp. 13-28.

⁵ *Ibidem*. p. 30.

⁶ Nas palavras de Luis Alberto Warat: “(...) onde não há rigor linguístico não há ciência. Fazer ciência é traduzir numa linguagem rigorosa os dados do mundo; é elaborar uma linguagem mais rigorosa que a linguagem natural.” (WARAT, Luis Alberto. *O direito e sua linguagem*. 2ª Ed. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editores, 1984. p. 37).

⁷ Na impecável síntese de Ross: “Pelo contrário, sólidas razões, fundadas na técnica de formulação, podem ser aduzidas para prosseguir com o emprego da estrutura ‘tû-tû’. Mas, ainda que a formulação ‘tû-tû’ ofereça certas vantagens do ponto de vista da técnica, é forçoso admitir que, em certos casos, pode conduzir a resultados irracionais se, contra um melhor juízo, permite-se que exerça influência a ideia de que ‘tû-tû’ é uma realidade. Se esse fosse o caso, seria tarefa da crítica demonstrar o erro e libertar nosso pensamento da impureza de tais ideias imaginárias. Entretanto, ainda assim não haveria razões para abandonar a terminologia ‘tû-tû.’” (ROSS, Alf. *Tû-tû*. Trad. Edson L. M. Bini. São Paulo: Quartier Latin, 2004. p. 28).

⁸ Muitas das referências à atividade desempenhada pela empresa “Uber”, neste artigo, devem ser tomadas como espécie de *metonímia*, como figura de linguagem de substituição do *gênero* pela *espécie*. Embora tenha sido a primeira a ingressar no Brasil, nos idos de 2016, atualmente a Uber concorre com várias outras empresas fornecedoras de aplicativos de intermediação de contratos individuais de transporte – Cabify, 99, Easy, Will Go, apenas para mencionar alguns exemplos. A discussão conceitual aqui desenvolvida, acerca dos critérios da regulação pública incidente sobre esses serviços, aplica-se de maneira geral às atividades de todas elas. A alusão a “Uber” como espécie representativa do conjunto do gênero (intermediadoras de transporte individual) se justifica pelo

tem ficado evidente pelas últimas notícias e pelos trabalhos acadêmicos recentes, o debate público em torno da regulamentação do Uber tem se centrado excessivamente em categorias “tû-tû”. Muita energia tem sido gasta no ímpeto de atribuir alguma “natureza” à atividade de transporte individual remunerado de pessoas, para então submetê-la a fórceps a categorias pré-definidas, “essenciais”, por assim dizer, do Direito Público.

A proposta deste artigo é trazer uma abordagem ao problema que permita ir além do “tû-tû”. Partindo das principais diretrizes teóricas do chamado *pragmatismo jurídico* – *antifundacionalismo*, *contextualismo* e *consequencialismo* – pretende-se mostrar que modelos jurídicos pré-definidos são insuficientes para oferecer soluções satisfatórias à polêmica do Uber, enquanto atividade pautada na utilização de tecnologias disruptivas⁹. Soluções binárias como “proibição/permissão” devem ser rejeitadas.

Feito isso, busca-se investigar, também à luz da estratégia pragmatista, se, tal como pretendem certos setores da sociedade brasileira, realmente haveria razões sólidas para justificar a regulação, pelo Estado, dos serviços prestados pelo Uber, tendo como norte a satisfação dos consumidores e os efeitos do serviço sobre a sociedade.

2. A polêmica em torno do Uber e o que o Direito tem a dizer sobre ela

É notório o impacto que o aplicativo Uber vem causando no contexto do mercado de transporte individual de passageiros no Brasil. Como se sabe, a empresa Uber explora um modelo de negócios bastante inovador, pautado no uso de tecnologias específicas que lhe garantem um diferencial competitivo relevante.

A fórmula já se tornou conhecida e caiu no gosto dos consumidores – estima-se que hoje, no Brasil, o aplicativo conta com cerca de treze milhões de usuários¹⁰. Inserido no contexto da chamada *sharing economy*¹¹, ou economia de compartilhamento, o modelo consiste, basicamente, na intermediação de contratos de transporte individual de passageiros, por meio do cadastramento de motoristas e potenciais usuários em uma plataforma digital desenvolvida pela empresa.

Funciona da seguinte maneira. O motorista que deseja trabalhar com o transporte de passageiros se cadastra previamente perante a empresa Uber em seu *site*; o passageiro, utilizando-se do aplicativo instalado em seu *smartphone*, seleciona o local de partida e o de chegada, ao que o aplicativo automaticamente vincula um dos motoristas da região utilizando-se dessas informações; feita a viagem, o passageiro realiza o pagamento do preço da corrida diretamente

impacto inicial que o aplicativo californiano gerou no cenário brasileiro, de modo que tanto notícias quanto textos jurídicos especializados fazem menção (às vezes exclusiva) a ele.

⁹ MARQUES NETO, Floriano; FREITAS, Rafael Vêras. Uber, Whatsapp, Netflix: os novos quadrantes da *publicatio* e da assimetria regulatória. In: FREITAS, Rafael Vêras; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (coord.). *Regulação e novas tecnologias*. Belo Horizonte: Fórum, 2017. p. 20.

¹⁰ Disponível em: <<http://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2017/04/epoca-negocios-uber-tem-13-milhoes-de-usuarios-no-brasil.html>> Acesso em 18/06/2017.

¹¹ Numa síntese, a chamada *economia de compartilhamento* consiste em formas de satisfação de necessidades pautadas não na propriedade exclusiva e individual de bens, mas sim na posse temporária e compartilhada desses bens. Sobre o tema: HORTON, John J.; ZECKHAUSER, Richard J. *Ownning, Using and Renting: Some Simple Economics of the “Sharing Economy”*. Disponível em: <<http://john-joseph-horton.com/papers/sharing.pdf>> Acesso em 18/06/2017.

à Uber; na sequência, a empresa repassa ao motorista o valor de sua remuneração, retendo um percentual de vinte por cento a título de lucro pela disponibilização da plataforma de intermediação do contrato de transporte.

Trata-se, como se percebe, de uma forma significativamente distinta de prestação de serviços de transporte individual de passageiros, ainda mais quando comparada com o seu principal rival: os táxis. É que a atividade desempenhada pelos taxistas, além de depender da outorga, pelo Estado, de um título habilitante (permissão ou autorização) para ser prestada, submete-se à intensa regulamentação do Poder Público em vários aspectos, tais como o tabelamento de preços, requisitos de conforto e higiene mínimos, treinamentos dos profissionais, etc. A exigência de delegação estatal representa uma forte barreira de entrada nesse mercado – só podem ingressar nele os profissionais autorizados pelo Estado –, e a regulação pública limita de modo expressivo a livre formação dos preços pelos agentes econômicos.

Ocorre que o novo formato de exploração do serviço escapa desses influxos regulatórios estatais – daí porque se falar que a Uber faz uso de uma *inovação disruptiva*¹². A tecnologia de intermediação de contratos de transporte, até então inexistente, modifica as próprias bases de realização dessa atividade econômica, colocando em xeque as estruturas tradicionais de regulação jurídica, pensadas à luz de outros contextos mercadológicos. Há aí uma verdadeira fuga da arquitetura institucional vigente, propiciada pelos avanços tecnológicos até então inimagináveis pelas autoridades públicas e, principalmente, pelos reguladores.

Por tudo isso, os taxistas acusam a empresa Uber de praticar concorrência desleal, relegando-a ao campo da clandestinidade e da ilicitude. Segundo alegam, seria injusto que dois adversários, táxis e Uber, que exercem substancialmente a mesma atividade econômica – o transporte individual de passageiros – recebessem tratamentos por parte do Estado assim tão díspares. De um lado, os taxistas, sujeitos à intensa regulamentação normativa e a rígidas barreiras de entrada; e de outro, os motoristas de Uber, livres para prestar um serviço mediante simples cadastramento *online* e desprendidos de quaisquer amarras regulatórias. Atividades materialmente idênticas não poderiam se submeter a diferentes regimes jurídicos – sob pena de se criar um cenário típico de “dois pesos e duas medidas”.

Em termos jurídicos, sustentam os opositores do Uber que o transporte remunerado de passageiros ostenta a natureza de *serviço público* (art. 12 da Lei n.º. 12.587/2012 – “Política Nacional de Mobilidade Urbana”¹³), por se tratar supostamente de atividade reservada com *exclusividade* aos profissionais taxistas, delegatários do Estado (art. 2.º da Lei n.º. 12.468/2011 – que regulamenta a profissão dos motoristas de táxis¹⁴).

¹² Segundo Clayon M. Chistensen e Michael E. Raynor, citados por Floriano de Azevedo Marques Neto e Rafael Vêras de Freitas, as inovações disruptivas “(...) permitem a entrada de novos participantes no mercado, a partir de soluções relativamente simples. A introdução de tais inovações abre as portas para que essas passem à frente de empresas já consolidadas e mesmo líderes em seus setores.” (MARQUES NETO, Floriano; FREITAS, Rafael Vêras. Uber, Whatsapp, Netflix: os novos quadrantes da *publicatio* e da assimetria regulatória. In: FREITAS, Rafael Vêras; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (coord.). Regulação e novas tecnologias. Belo Horizonte: Fórum, 2017. p. 21).

¹³ Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

¹⁴ Art. 2.º 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.

Não por acaso que várias propostas legislativas municipais têm surgido ao redor do país no intuito de submeter os serviços do Uber a algum tipo controle ou regulação – quando não no de simplesmente proibir suas atividades por completo. Bem intencionada ou não, influenciada ou não pelo *lobby* da categoria profissional dos taxistas, a tendência é nitidamente perceptível a partir das experiências de algumas das principais capitais brasileiras. É o que ocorreu, por exemplo, nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Brasília.

É claro que a academia não poderia ficar alheia a um debate acalorado como esse. E não ficou. Desde o ingresso do Uber no Brasil, manifestações doutrinárias respeitáveis têm sido proferidas a respeito do assunto – em apoio a ambos os lados da batalha.

Os argumentos dos taxistas, endossados em várias propostas legislativas, encontraram os seus adeptos. É o caso, por exemplo, do ex-ministro do Supremo Tribunal Federal Eros Roberto Grau, para quem “sem qualquer sombra de dúvida, pois, o transporte público individual remunerado de passageiros – atividade privativa dos profissionais taxistas – consubstancia, no Brasil, um *serviço público*”¹⁷.

A tese parte da dicotomia já consagrada no Direito Público brasileiro, tanto na doutrina quanto na jurisprudência, entre “serviços públicos” e “atividades econômicas em sentido estrito”, espécies do gênero “atividade econômica em sentido amplo”¹⁸⁻¹⁹. Ao Estado, os serviços públicos; à iniciativa privada, as atividades econômicas em sentido estrito. E sendo o transporte privado individual de passageiros – segue a argumentação – um *serviço público*, e não uma atividade econômica, sua prestação compete em primeiro lugar ao próprio Estado (art. 175 da Constituição Federal²⁰), imbuída da tal “*publicatio*”, estando *vedada* à iniciativa privada. Agentes privados só poderiam exercer a atividade após obterem um título habilitante estatal - como ocorre com os táxis. Fora disso, há ilicitude.

Perceba-se bem a estrutura do raciocínio: se há atividade de transporte individual remunerado de passageiros, então há serviço público; e se há serviço público, então a atividade deve necessariamente ser prestada sob regime de exclusividade, por delegação do Estado. Existiria uma essência inafastável da realidade chamada “serviço público”: prestação com exclusividade (isto é, incompatível com a concorrência e a livre iniciativa), mediante outorga estatal.

Outros reconhecem no transporte individual de passageiros uma atividade eminentemente privada – e, como tal, aberta à livre iniciativa e à livre concorrência²¹. Segundo essa linha de pensamento, tanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana quanto a Lei nº. 12.468/2011 disciplinariam apenas o transporte *público* individual de passageiros, que é aquele oferecido pelos taxistas. A esse ramo de atividade, e somente a ele, seriam aplicáveis todas as exigências

¹⁷ GRAU, Eros Roberto. *Parecer*. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>> Acesso em 17/06/2017.

¹⁸ A distinção entre serviços públicos e atividades econômicas em sentido estrito foi, em grande medida, popularizada pelo próprio Eros Grau. A propósito, ver: GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 15ª ed. São Paulo: Malheiros, 2012. pp. 98-101.

¹⁹ Na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, é paradigmática a decisão proferida na ADPF 46, ao decidir pela constitucionalidade do monopólio da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos sobre os serviços postais: BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 46. Brasília. 26 de fevereiro de 2010.

²⁰ Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

²¹ ANDRIGHI, Fátima Nancy. Uber: a regulação de aplicativos de intermediação de contrato de transporte. *RDA – Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, v. 271, pp. 409-416, jan./abr. 2016.

legais, tais como a obrigação de atendimento universal, preços fixos e padrões mínimos de qualidade.

Entretanto, a existência de um mercado público de transporte individual, fortemente regulado pelo Estado, não excluiria da esfera de liberdade econômica dos atores privados a possibilidade de explorar a atividade de transporte *privado* individual, segundo as regras do Código Civil (art. 730²² e seguintes). É nessa categoria – transporte *privado* – que se enquadram os serviços fornecidos pelo Uber: a intermediação, por meio de aplicativo, de inúmeros contratos privados de transporte, regidos pelos princípios de direito privado e, especialmente, pela autonomia das partes contratantes de fixar o conteúdo específico dos negócios. Há aí atividade econômica em sentido estrito, para manter a terminologia difundida.

E a duplicidade de regimes no setor de transporte individual de passageiros, de acordo com essa visão, não representa pecado algum. Pelo contrário, os dois podem e devem conviver harmoniosamente entre si, em proveito da qualidade dos serviços e da maximização da satisfação dos consumidores²³.

Há ainda, enfim, quem encontre uma “terceira via” como forma de superação – ou, ao menos, de releitura – da clássica bipolaridade entre serviços públicos e atividades econômicas em sentido estrito. Afirma-se que o conceito tradicional de serviço público, tal como elaborado no Brasil (com inspiração nos franceses) é insuficiente para dar conta das complexidades que a realidade econômica contemporânea apresenta. O caso Uber seria paradigmático na comprovação dessa assertiva²⁴.

Por isso, a noção de serviço público merece ser substituída por outras, digamos, mais modernas, tais como as *public utilities* norte-americanas, ou ainda, os serviços de interesse público²⁵. Muito mais afetas à atividade econômica do que ao serviço público propriamente dito,

²² Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

²³ Sobre a duplicidade de regimes jurídicos (público e privado) no setor de transporte individual: “A distinção fundamental entre ambas é o fato de que o transporte organizado e prestado a partir da concepção “serviço público” submete-se a uma lógica regulatória de continuidade na oferta e ainda de acesso universal e de preços regulados, ao passo que o serviço de natureza privada atende interesses específicos dos contratantes, que negociam livremente. Como elemento denotativo de sistemas públicos, tem-se o pagamento de tarifas, em oposição a um sistema de formação livre de preços, assim como o dever de atender a coletividade em geral, garantindo a continuidade da oferta. Esses objetivos não existem no que tange ao serviço prestado em regime privado.” (GUIMARÃES, Bernardo Strobel; GONÇALVES, Marcos Alberto. Serviço público de transporte privativo de passageiros e transporte individual privado de passageiros: reflexões a partir do *affair* Uber. In: FREITAS, Rafael Vêras de; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (org.). *Regulação e novas tecnologias*. Belo Horizonte: Fórum, 2017. pp. 387-402).

²⁴ Esse é o entendimento de Rafael Oliveira e Caio Figueiroa: “É inegável que o instituto clássico dos serviços públicos, e hodiernamente ainda aplicado pela doutrina brasileira, não é mais compatível com a realidade jusadministrativo-econômica. O modelo das *public utilities* norte-americanas, aquele em que o Estado não assume mais a titularidade de atividades econômicas, mas concentra seus esforços em manter uma regulação de qualidade, constante e dinâmica, consegue explicitar melhor as tendências adotadas em países latinos e da Europa continental.” (OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende; FIGUEIROA, Caio Cesar. Desafios das reformas institucionais a partir de novas tecnologias: uma abordagem pragmática do direito público a partir do caso Uber. In: FREITAS, Rafael Vêras de; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (Coord.). *Regulação e novas tecnologias*. Belo Horizonte: Fórum, 2017. p. 341-369).

²⁵ Segundo Daniel Sarmento: “(...) o serviço de táxi não configura propriamente serviço público, mas sim de serviço de utilidade pública, que são institutos diferentes. O serviço público, como visto, é titularizado pelo Estado, mas pode ser eventualmente prestado por particulares, mediante concessão ou permissão, sempre precedidas de licitação pública, nos termos do art. 175 da Constituição. Já o serviço de utilidade pública se enquadra no campo da atividade econômica, mas se sujeita a intensa regulação e fiscalização estatal, em razão do interesse público

essas são categoria criadas para designar aquelas atividades retiradas da titularidade do Estado – e, logo, abertas à livre iniciativa e à livre concorrência – mas que, por atenderem a interesses públicos relevantes, submetem-se à forte regulação estatal. Algo bastante próximo dos chamados “serviços de interesse econômico geral”, modelo que hoje, impulsionado pelo movimento da desestatização e da globalização, substituiu largamente a noção tradicional de serviço público no âmbito da Comunidade Econômica Europeia²⁶.

Tais concepções, *public utilities* ou serviços de interesse econômico geral, forneceriam um entendimento descritivo mais apropriado sobre a natureza da atividade econômica explorada pelo Uber.

Aí está, numa visão panorâmica, o debate jurídico brasileiro em torno do serviço de intermediação de contratos de transporte individual. Passados mais de três anos da chegada do Uber ao Brasil, a controvérsia em torno de seu tratamento normativo parece estar ainda bem longe de terminar. E, depois de tanta polêmica, depois de tantos argumentos em sentidos contrários, já é possível esboçar um balanço crítico acerca da contenda.

Sem desmerecer o valor dessas abordagens, o fato é que elas permanecem, ainda, excessivamente arraigadas à lógica tradicional do Direito: a de reduzir a complexidade da vida a esquemas binários de lícito/ilícito, jurídico/antijurídico, esfera pública/esfera privada²⁷. Por um lado, esse tipo de raciocínio tem sido útil para afirmar, no Brasil, a plena licitude de atividades inovadoras tais como a desempenhada pelo Uber. Tanto é verdade que, em março de 2018, após amplos debates, foi aprovada a Lei Federal n. 13.640/2018, por meio da qual foi incluída expressamente na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/12) a categoria chamada de “transporte remunerado privado individual de passageiros” – Uber e outros aplicativos de transporte individual, em outras palavras²⁸. Ainda, a mesma lei conferiu aos municípios e ao Distrito Federal a competência para “regulamentar e fiscalizar” esses serviços segundo determinados parâmetros mínimos (arts. 11-A e 11-B)²⁹.

inerente à sua prestação.” (SARMENTO, Daniel. *Ordem constitucional econômica, Liberdade e Transporte Individual de passageiros: o “caso Uber”*. Disponível em: < <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf> > Acesso em 16/06/2017. p. 27).

²⁶Os chamados “serviços de interesse econômico geral”, tal como praticados na União Europeia, consistem em atividades econômicas prestadas por agentes privados, em regime de concorrência, porém sujeitas a “deveres de serviço público”, tais como metas de universalização, continuidade e modicidade tarifária. O cumprimento desses deveres é assegurado pelo Estado através da regulação normativa da atividade econômica. Aprofundar o assunto em: MOREIRA, Vital. Os serviços públicos tradicionais sob o impacto da União Europeia. RDPE – *Revista de Direito Público da Economia*, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, jan./mar. 2003; MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. Os serviços de interesse econômico geral e as recentes transformações dos serviços públicos. In: ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de; MARQUES NETO, Floriano de Azevedo; MIGUEL, Luiz Felipe Hadlich; SCHIRATO, Vitor Rhein (org.). *Direito público em evolução: estudos em homenagem à Professora Odete Medauar*. Belo Horizonte: Fórum, 2013.

²⁷FERRAZ JUNIOR, Tércio Sampaio. Poder e Direito. In: _____. *Estudos de Filosofia do Direito: reflexões sobre o Poder, a Liberdade, a Justiça e o Direito*. 3ª Ed. São Paulo: Atlas, 2009. p. 53.

²⁸O art. 4º, inciso VIII, da Lei n. 12.587/12 assim conceitua os serviços de transporte individual privado de passageiros: “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”. A reforma legislativa pode ser vista como um avanço em prol dos aplicativos de transporte individual de passageiros. Em sua redação original, o projeto de lei (PL n. 5.587) buscava a proibição pura e simples dessas atividades. Apenas com a apresentação de um substitutivo e com o aprofundamento dos debates legislativos foi que seu teor saiu da proibição e passou para uma nova forma de regulamentação (ou seja, permissão).

²⁹O parágrafo único do art. 11-A da Lei n. 12.587/12 define que, na atividade regulatória, deverão ser observadas as diretrizes de “eficiência, eficácia, segurança e efetividade na prestação do serviço”, bem como os seguintes

Por outro lado, é certo que esse estilo de raciocínio jurídico acaba ficando restrito a limitações consideráveis, decorrentes de seu próprio impulso classificatório. “Serviço público”, “atividade econômica em sentido estrito”, “serviço de utilidade pública”, “serviço de interesse econômico geral”... Por essa via, o Direito acaba povoado por incontáveis fórmulas mágicas. E os juristas, no ânimo incessante de revelar – o verbo é esse – suas propriedades místicas, convertem-se em xamãs, quando muito em sacerdotes. Nada assim tão diferente das práticas da tribo imaginária dos Aisat-naf.

É preciso avançar. O Direito Público exige algum grau de desencantamento – não no sentido de ceticismo, mas no de dissipar o poder quase mágico dos conceitos que inventamos para ele.³⁰ É fundamental encará-lo não mais como um amontoado de categorias pré-definidas, mas sim como verdadeira caixa de ferramentas, as quais podem e devem ser empregadas para atingir os melhores e mais eficientes resultados concretos³¹.

Essa é uma compreensão renovada e especialmente relevante para o trato jurídico da polêmica em torno do Uber, além de outras atividades que fazem uso de tecnologia de ponta. Passado o estágio inicial das definições conceituais, é chegada a hora de investigar como atividade pode ser regulamentada, se é que essa forma de intervenção do Estado mostra-se realmente necessária. Tudo isso tendo em vista os objetivos últimos de maximizar suas potencialidades em benefício dos usuários e da coletividade em geral.

Para tanto, busca-se desenvolver alguns pontos de reflexão a partir dos aportes do chamado *pragmatismo jurídico*.

3. A proposta do pragmatismo jurídico: novas luzes sobre o caso Uber

Primeiramente, vale explicar, em linhas gerais, o que significa o denominado *pragmatismo jurídico*: é uma ferramenta utilizada para conduzir a aplicação de determinado direito, considerando os efeitos da decisão como fundamento para a resolução do caso. O referido instrumento não possui conceito determinado, mas significa instituto de caráter instrumental³², que propõe a busca da utilidade e da praticidade em detrimento da essencialidade. Seu principal objetivo reside na consolidação da funcionalidade do que se está decidindo.

critérios mínimos: (i) efetiva cobrança de tributos municipais (inc. I); (ii) exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro DPVAT (inc. II); (iii) exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS (inc. III). Ainda, nos termos do art. 11-B, deverá o motorista (i) possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada (inc. I); (ii) conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal (inc. II); (iii) emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (inc. III); e (iv) apresentar certidão negativa de antecedentes criminais (inc. IV).

³⁰ MENDONÇA, José Vicente Santos de. Conceitos inventados de direito administrativo. In: FREITAS, Rafael Vêras de; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (org.). *Regulação e novas tecnologias*. Belo Horizonte: Fórum, 2017. p. 111-119.

³¹ Sobre o Direito Administrativo (no que inclui o direito da regulação pública da economia) como caixa de ferramentas: “(...) a estratégia da caixa de ferramentas busca uma aplicação instrumental do direito administrativo com o propósito orientativo de encontrar, à luz da realidade, a eficiência de meios para a melhor realização de fins substantivamente definidos.” (RIBEIRO, Leonardo Coelho. *O Direito Administrativo como “Caixa de Ferramentas”*: uma nova abordagem da ação pública. São Paulo: Malheiros, 2017, p. 67).

³² POSNER, Richard A. *Para Além do Direito*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 1ª ed., 2009, p. 4.

Portanto, o conteúdo da decisão necessita da operacionalidade, que se desapega do passado e dá determinada continuidade que “seja capaz de ajudar-nos a lidar com os problemas do presente e do futuro³³”. A cautela do juiz pragmático, desse modo, recai sobre as consequências, sendo a análise da essência dispensável, já que não se considera qualquer verdade que pretenda ser o fato último de justificativa.

O pragmatismo possui como expoente o jurista Richard Posner e se aproxima, de certo modo, do realismo jurídico³⁴, corrente que associa o Direito ao empirismo e leva às Cortes o aspecto político da lide³⁵, mas possui sua fundamentação na teoria econômica do direito, não se constituindo como herança do realismo jurídico³⁶.

São três as características principais que determinam a vertente pragmática: o contextualismo, o consequencialismo e o antifundacionalismo³⁷. O contextualismo diz respeito aos fatos que compõe o contexto histórico do direito enquanto efetiva prática social; o consequencialismo considera a utilidade prática de uma dada medida, observadas as suas consequências e o futuro; e o antifundacionalismo, por sua vez, refere-se ao desapego a fundamentos teóricos últimos, ou a conceitos abstratos imunes às transformações sociais.

Tem-se, a partir da construção dessas três características, a matriz teórica básica do pragmatismo: “se não existem fundações que justifiquem ou validem conceitos ou teorias, deve-se apreciá-las a partir de suas consequências, as quais só adquirem sentido dentro do contexto no qual estão inseridas.”³⁸ Ora, se o Direito consiste em nada mais do que um instrumento, uma tecnologia, para atender às demandas sociais e consolidar o conteúdo de cada tutela judicial, os juízes pragmáticos acabam por criar o Direito, ao invés de simplesmente revelar, a partir das normas postas e das bases éticas e morais do direito natural.

Nesse sentido, Marcelo Santini³⁹ aponta algumas considerações sobre as ideias de Posner, quais sejam: *i*) postura moral relativista, *ii*) críticas ao moralismo acadêmico, *iii*) ceticismo de soluções de problemas por meio de textos clássicos, *iv*) rejeição de sobreposições parciais entre deveres morais e jurídicos. Com efeito, o pragmatismo visa ao efeito prático das decisões e critica posições funcionalistas/teóricas que possuem baixa aplicação prática (ou nenhuma aplicação prática), de modo que, conforme Posner, o juiz deve fundamentar suas decisões em fatos e consequências ao invés de conceitualismos e generalidades.

O Direito, portanto, deve ser manejado de acordo com parâmetros voltados a solucionar problemas práticos, por meio da interpretação e da aplicação pragmática das normas jurídicas, incide sobre as consequências, mas sempre de maneiras substancialmente compatíveis com

³³ POSNER, Richard A. *Para Além do Direito*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 1ª ed., 2009, p. 06.

³⁴ Movimento ocorrido nos Estados Unidos durante um período do século XX, identificado, dentre outros, por Oliver Wendell Holmes Jr.

³⁵ GIACOMUZZI, José Guilherme. *As raízes do realismo americano*: breve esboço acerca de dicotomias, ideologia e pureza no direito dos USA. 2005, p. 379-381.

³⁶ POSNER, Richard A. *Para Além do Direito*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 1ª ed., 2009, p. 3.

³⁷ MENDONÇA, José Vicente Santos de. *Direito Constitucional econômico*: a intervenção do estado na economia à luz da razão pública e do pragmatismo. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2014, pp. 36-38.

³⁸ *Ibidem*, p. 38.

³⁹ BRANDO, Marcelo Santini. A crítica da vertente econômica à teoria de justiça de John Rawls. *Revista de Direito da Procuradoria Geral do RJ*, v. 66, 2011. p. 175.

os valores e princípios constitucionais⁴⁰. A ressalva é importante para evitar certos mal-entendidos, segundo os quais o pragmatismo tornaria o direito “oco”, instrumentalizável em prol de quaisquer interesses, ainda que incompatíveis com os fins constitucionais.

O pragmatismo, enfim, considera aquilo que é originário como fonte de onde se extraem influências axiológicas, destinadas à resolução do caso complexo, acompanhada de um olhar ao futuro. E é sob essa perspectiva que, a partir da análise da corrente pragmática jurídica, é que se apresenta a sua aplicação à polêmica em torno do caso Uber.

Dessa forma, conforme já explanado acerca das recentes controvérsias sobre o serviço prestado pelo Uber, a análise feita deve considerar: o contexto no qual o serviço está inserido, as consequências regulatórias do tema e a ruptura com conceitos abstratos para a resolução da situação.

Partindo-se do primeiro ponto, o contexto no qual está inserido o Uber, sabe-se que o serviço de aplicativo se inclui na denominada “democracia dos consumidores”⁴¹, tendo em vista que a economia de mercado visualiza as preferências dos próprios consumidores, que no sistema capitalista são os agentes determinantes para o sucesso econômico dos serviços, diante de todas as alternativas existentes no mercado. Esse sistema incentiva a concorrência, que por sua vez demanda inovação e produtividade, ensejando a queda dos preços e o aumento da qualidade. É diante desse cenário que se encontra o Uber.

Assim, parte-se para a análise do segundo ponto: as consequências reguladoras sobre o aplicativo. Ora, quando o Estado, por meio de qualquer um de seus poderes (Legislativo e Executivo, em especial), tenta proibir a atividade econômica Uber – e não têm sido poucas as tentativas de fazê-lo – ele restringe a valoração que os consumidores aferem para o serviço e acaba por moderar a concorrência, situação que será especialmente prejudicial aos próprios consumidores. Entretanto, por grande pressão dos taxistas, muitas vezes o Estado se apequena e age contra a sociedade.

Diante dessa situação, especialmente com os taxistas, é que deve ser analisado o terceiro ponto, que diz respeito ao antifundacionalismo e à defesa da ruptura dos fundamentos teóricos imunes às transformações sociais. Os taxistas prestam uma atividade submetida à intensa regulação do Poder Público, diferente do Uber, que é um serviço eminentemente privado de transporte de passageiros condicionado apenas às normas da empresa. A atividade taxista consubstanciaria um “monopólio” (ou melhor, um privilégio) por se tratar, segundo se sustenta, de um “serviço público”, tendo em vista que os profissionais precisam obter de uma licença junto à Prefeitura (título habilitante estatal).

Ora, resta claro que o serviço privado de transporte individual Uber apresenta uma inovação tecnológica, de modo que seu tratamento jurídico não pode permanecer apegado aos conceitos abstratos pré-definidos para solucionar o caso de sua regulamentação. É necessária a

⁴⁰ Nesse sentido, Leonardo Coelho Ribeiro, enfrentando as críticas ao pragmatismo jurídico (e, em especial, ao seu aspecto instrumentalista) de que a teoria conceberia o Direito como um instrumento justificável para efetivar qualquer finalidade, afirma o seguinte: “(...) a visão instrumental do Direito não é uma fórmula oca, na medida em que deve ser integrada pela teoria dos direitos fundamentais, avançando preocupações de caráter pragmático, associadas à eficiência e aos resultados, sem se descuidar das conquistas democrático constitucionais.” (RIBEIRO, Leonardo Coelho Ribeiro. *O Direito Administrativo como “Caixa de Ferramentas”*: uma nova abordagem da ação pública. São Paulo: Malheiros, 2017, p. 53).

⁴¹ VON MISES, Ludwig. *Intervencionismo: Uma Análise Econômica*. São Paulo: Instituto Ludwig von Mises Brasil, 2010. p. 20.

observância da transformação social que gira em torno da situação para que, a partir daí, sua análise pragmática possa ser concluída.

O caso Uber deve ser analisado a partir da premissa de que a interpretação possui “variedade dos métodos interpretativos que competem entre si pela atenção do direito”⁴², de modo que não necessariamente encontra a verdade, mas sim a leitura do intérprete. A leitura do Direito como prática social cuja construção ocorre por meio da linguagem permite conceber a lógica do serviço como algo que funciona sem, necessariamente, existir qualquer regulação governamental, tendo em vista que foi fruto de uma demanda social.

Essa é uma abordagem que, de fato, combina muito bem com a corrente pragmática, afinal, ela “[se interessa] por aquilo que funciona e é útil, e não por aquilo que ‘realmente’ é (...) Portanto, olha *para a frente* e valoriza a continuidade com o passado somente na medida em que essa continuidade seja capaz de ajudar-nos a lidar com os problemas do presente e do futuro”⁴³.

Ora, deve-se utilizar das normas já dispostas se suficientes e regular quando necessário, levando em consideração as transformações sociais. Assim, a regra posta sobre determinado comportamento humano falha quando despreza as peculiaridades das partes dentro do conflito, já que a imparcialidade não é exclusividade das regras, motivo pelo qual as sociedades menos evoluídas depositam plena convicção nas regras de modo que “não encontramos o Estado de Direito mais firmemente estabelecido nas sociedades menos avançadas”⁴⁴.

Se a verdade não pode ser alcançada no texto e a justiça não está vinculada à regra, a decisão deve englobar características da sociedade e refletir os seus anseios, mas com a seguinte ponderação:

Como a estabilidade e a preservação das expectativas dos indivíduos e agentes econômicos são resultados importantes, e os mesmos são promovidos pelo respeito às leis e precedentes, há fortes argumentos pragmáticos para que, pelo menos na maior parte dos casos, leis e precedentes sejam observados. A sua observância, porém, não resulta de um dever de respeito às decisões passadas de autoridades legítimas, e sim de um cálculo de utilidade social.⁴⁵

Antifundacionalismo, contextualismo e consequencialismo: eis os vetores mais importantes da matriz pragmática, aplicados ao caso Uber. São eles que devem nortear os debates em torno da regulamentação pública do serviço de intermediação do transporte individual de passageiros oferecido pela Uber e empresas congêneres. Uma análise adequada desse mercado deve, invariavelmente, levar em consideração as peculiaridades que ele envolve – em especial, o uso de uma tecnologia inovadora e disruptiva – e deve estar voltada para seus resultados concretos em termos de satisfação dos consumidores e de mitigação de possíveis externalidades negativas.

Vale insistir no ponto: o nome que se irá atribuir a esse cenário normativo, depois propriamente formulado, é o que menos importa. Chamem-no do que quiser: “serviço público”, “serviço de utilidade pública”, “*public utility*” – chamem-no de “tû-tû”, por que não? – desde

⁴² POSNER, Richard. *Problemas de filosofia do direito*. 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007. p. 355.

⁴³ POSNER, Richard. *Para além do direito*. 1ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009. p. 4.

⁴⁴ POSNER, Richard. *Problemas de filosofia do direito*. 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007, p. 429.

⁴⁵ SARMENTO, Daniel. *Direito Constitucional: teoria, história e métodos de trabalho*. Teoria da Constituição e Filosofia Constitucional. Belo Horizonte: Fórum, 2016, p. 231.

que a elaboração jurídica seja orientada pela busca dos melhores e mais eficientes resultados regulatórios ou, se for o caso, pela própria ausência de regulação, e não se limite a conceitos apriorísticos e pretensamente exaustivos.

4. Um argumento pragmático pela desnecessidade de regulação pública do Uber

O Uber desafia o Direito Público quando sua doutrina pretende solucionar a situação pela via formal, enquadrando o serviço de transporte privado de passageiros – seja ele prestado por taxis, seja por motoristas de Uber – simplesmente como “serviço público”, ou seja, exercido mediante delegação do Estado.

Por essa via, adota-se o serviço público como ferramenta de proteção de mercados, antes monopolizados, contra novas pressões concorrenciais - em detrimento dos interesses sociais. É preciso, pois, rever essa concepção. Para tanto, deve-se iniciar com a análise do sistema jurídico positivo incidente sobre a matéria, à luz da matriz pragmatista descrita no tópico anterior. Algo que certamente não estava dentre os propósitos dos idealizadores dessa categoria conceitual.

Um exame mais minucioso da disciplina normativa do tema, desta forma, é fundamental. Conforme dispõe o art. 22 da Constituição Brasileira, a União possui competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, base normativa para a determinação da utilização privativa dos taxistas ao transporte público individual remunerado, consolidada pela promulgação de duas leis já analisadas: a Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº. 12.587/2012) e da Lei da regulamentação dos taxistas (Lei nº. 12.468/2011).

A regulação estatal dos serviços prestados pelos táxis, conforme afirma Gwilliam⁴⁶, foi tradicionalmente pautada pelos seguintes pressupostos: redução do desequilíbrio de informação, segurança na atividade, qualidade de serviço, controle de externalidades negativas. Em outras palavras, esses elementos representam os motivos pelos quais o Estado regula intensamente o serviço de táxi.

A fiscalização da autorização de entrada, tabelamento de preços e controle da segurança, refletem a necessidade de regulação do serviço devido, em especial, a grande assimetria de informações entre os usuários e os prestadores de serviço, marco regulatório vigente até o presente momento e que, devido às limitações tecnológicas, havia sido pouco contestado.

Entretanto, os mesmos marcos regulatórios não podem mais embasar a intervenção estatal no serviço Uber. Graças à tecnologia, o Uber revela um forte potencial de contornar as regulamentações e trouxe, ainda, uma inovação no mercado que ultrapassou as barreiras vigentes mitigando as assimetrias de informação entre consumidores e prestadores – o que tendencialmente torna a regulação estatal supérflua, ou desnecessária.

⁴⁶ GWILLIAM, Kenneth M. Regulation of Taxi Markets in Developing Countries: Issues and Options. Transport Notes, Urban Transport Thematic Group, The World Bank, Washington/DC, No. TRN-3, fev. 2005. Disponível em: http://www.taxi-library.org/trn-3_taxi_reg.pdf. Acesso em 21/07/2017.

Ainda, o serviço de transporte individual de passageiros não é exclusividade de taxistas e a própria Política Nacional de Mobilidade Urbana objetiva a maximização do acesso da população a esta prestação. Ademais, a própria Constituição denomina esse serviço como atividade econômica e não serviço público – como o transporte coletivo – sendo inconstitucional a interpretação da existência de um monopólio legal em favor dos taxistas.⁴⁷

Nesse sentido, não se pode suscitar a existência de antitruste e consequente violação da ordem econômica, conforme dispõe a Lei 12.529/2011⁴⁸, tendo em vista que essa infração significa o domínio de mercado relevante de bens e serviços, mas a conquista desse mercado – como ocorre com o Uber – que resulte de processo natural fundado na eficiência, não caracteriza o ilícito⁴⁹. O táxi não é exclusivo por uma simples razão: não há motivo para o impedimento da exploração do transporte individual como atividade econômica e qualquer lei que objetivasse sua exclusividade criaria hipótese inconstitucional de restrição regulatória à livre concorrência⁵⁰.

O objetivo de concretização da Constituição exige respeito maior aos primados da livre iniciativa e da livre concorrência (art. 1º, IV; art. 170). Tais princípios concorrência poderiam ser modulados apenas quando demonstrado que a medida é necessária para assegurar o referido propósito, trazendo à tona serviços públicos exclusivos⁵¹, quando é essencial para viabilizar a sua prestação e atender aos direitos pretendidos. Assim, buscando justificar as medidas restritivas ao acesso de agentes ao mercado, defende-se que

Quando tratamos de utilidades públicas, a regulação econômica não pode se pautar apenas pelo prisma da competição. Os interesses da sociedade (os móveis da regulação estatal) enredados nessa atividade não são exclusivamente traduzidos por critérios de eficiência econômica tais como redução de custos e livre opção pelos usuários.⁵²

Entretanto, a utilização do serviço público fora meramente ilustrativa e comparativa, tendo em vista que suas regras não são aplicáveis nos serviços de transporte individual, apesar de haver forte tentativa – especialmente dos taxistas – da qualificação da atividade como suposto “serviço público”, situação que carece de razões, como já fora explanado, de modo que não podem ser prestados em regime de exclusividade. Nesse contexto, os taxistas instigaram

⁴⁷ Cf. SARMENTO, Daniel. *Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O ‘caso Uber’*. Parecer. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-jul-15/aplicativo-uber-nao-fere-leis-brasileiras>> Acesso em 18/07/2017.

⁴⁸ Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei no 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei no 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei no 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei no 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências.

⁴⁹ Art. 36. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados: II - dominar mercado relevante de bens ou serviços; § 1o A conquista de mercado resultante de processo natural fundado na maior eficiência de agente econômico em relação a seus competidores não caracteriza o ilícito previsto no inciso II do caput deste artigo.

⁵⁰ Cf. JORDÃO, Eduardo Ferreira. Restrições regulatórias à concorrência. Belo Horizonte: Fórum, 2009.

⁵¹ Cf. STF, ADPF nº 46, voto do Ministro Eros Grau. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 46. Brasília. 26 de fevereiro de 2010.

⁵² MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. *Universalização de serviços públicos e competição: o caso da distribuição de gás natural*. In: Revista de Direito Administrativo (RDA), v. 223, 2001, pp. 137 e 140

diversos movimentos contra a entrada e o sucesso do Uber, especialmente pleiteando o banimento do serviço, além das diversas ameaças e agressões físicas relatadas, com o apoio inclusive de órgãos públicos vinculados a Departamentos e Secretarias de transporte coletivo.

Em decorrência da gravidade da situação, houve a mobilização de Universidades que propuseram uma representação administrativa perante o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) para que fosse assegurada a livre concorrência e o uso do aplicativo Uber, alegando que os taxistas estavam cometendo o denominado *sham litigation* devido ao uso abusivo de medidas judiciais destinadas a impedir a atuação de concorrentes no mercado, bem como incitavam e recorriam à violência. Deste modo, o pedido solicitou ao Poder Legislativo a promoção da consolidação de uma medida preventiva de cessação de condutas anticompetitivas em desfavor dos requeridos⁵³.

Deste modo, o Uber foi analisado pelo Departamento de Estudos Econômicos do CADE⁵⁴, que posteriormente divulgou seu estudo, analisando o impacto do serviço Uber sobre o mercado de transporte público individual de passageiros, comparando o referido aplicativo com os aplicativos utilizados pelos taxistas. A conclusão versou no sentido de que não existia evidência de que o número de corridas de táxi contratadas tenha apresentado desempenho inferior, motivo pelo qual se constatou que o ingresso do Uber no mercado de transporte individual foi exclusivamente patrocinado pela expansão e diversificação do mercado, devido ao atendimento de uma demanda reprimida, concluindo que

Não há elementos econômicos que justifiquem a proibição de novos prestadores de serviços de transporte individual. Para além disso, elementos econômicos sugerem que, sob uma ótica concorrencial e do consumidor, a atuação de novos agentes tende a ser positiva.⁵⁵

Assim, demonstrou-se também que a utilização de aplicativos é uma tendência irreversível, tanto com relação às caronas pagas quanto com relação aos táxis. Os argumentos utilizados para a defesa da regulação estatal forte são os de que ela precisa ser implementada para que seja preservada a concorrência entre Uber vs. Táxi. Entretanto, conforme demonstrado, o próprio CADE constatou que o Uber não concorre com o táxi, porque apresenta demanda reprimida pelo transporte individual que não estava sendo atendida pelos táxis, de modo que conclui que os indivíduos que fazem uso do serviço Uber não utilizam o serviço táxi, abrangendo assim um nicho diferente de mercado.

⁵³ SELIGMAN, Felipe & GONÇALVES, Natália. A favor do Uber, universitários pedem ao Cade medida contra taxistas. In: *Jota*. Publicado em 08.07.2015. Disponível em: <http://jota.info/a-favor-do-uber-universitariospedem-ao-cade-medida-contrataxistas>. Acesso em 10/07/2017.

⁵⁴ O art. 17 da Lei nº 12.529/2011 determina a competência do Departamento de Estudos Econômicos do CADE para “elaborar estudos e pareceres econômicos, de ofício ou por solicitação do Plenário, do Presidente, do Conselho-Relator ou do Superintendente-Geral, zelando pelo rigor e atualização técnica e científica das decisões do órgão”.

⁵⁵ CADE. *O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano*. Documento de Trabalho 01/2015 (Setembro). Departamento de Estudos Econômicos (DEE). Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Ministério da Justiça. Disponível em: <http://www.cade.gov.br/upload/O%20Mercado%20de%20Transporte%20Individual%20de%20Passageiros.pdf>. Acesso em 10/07/2017.

E, ainda que se assuma que os serviços concorrem, embora as evidências empíricas apontem no sentido contrário, a eliminação de um concorrente porque outro que se revela mais eficiente significa um processo natural e saudável do mercado, não havendo motivos para a promoção da regulação por este motivo. Assim, se o serviço Uber for de maior qualidade e menor preço, de modo a conquistar os consumidores que irão apenas buscar esse tipo de serviço, mesmo assim ele teria que sofrer restrições regulatórias apenas para manter o serviço de táxi ativo? A resposta parece ser negativa: a concorrência existe, exatamente, para fazer com que os agentes econômicos mais eficientes e eficazes prevaleçam.

Para melhor compreender o ponto, é necessário adentrar no tema que engloba as novas tecnologias: o desenvolvimento de aplicativos de sistemas de *sharing economy*, já mencionada anteriormente. Esse sistema, diante da vigente estrutura regulatória rígida, provocou uma problemática da própria eficiência do modelo tradicional de concessão de autorizações a taxistas e seus respectivos obstáculos burocráticos definidos pela legislação.

Os taxistas exercem *lobby*⁵⁶ sobre políticos para ter acesso às isenções tributárias e a manutenção das concessões de autorizações⁵⁷, que representa regulação normativa de entrada e de preços, sem a existência de argumentos empíricos de natureza econômica que a fundamentem⁵⁸. Isso acarreta práticas de monopólio de licenças por empresários que alugam os táxis por diárias e consequentemente atuam no aumento dos preços e na prática da denominada “bandeira 2”⁵⁹. Ademais, a própria fiscalização e o controle de qualidade dos táxis não é eficaz, permitindo a circulação de carros com mal estado de conservação e atendimento, falha no relacionamento de informações e um tabelamento de preços com poucos critérios, o que tem conduzido à ineficiência da regulação do serviço de táxi.

Deste modo, a inovação tecnológica do modelo do aplicativo Uber torna o modelo de intervenção estatal no setor, consubstanciado na regulação dos táxis, ultrapassado. Transformam-se os fatores de produção por meio dos ciclos de desenvolvimento capitalista defendido por Joseph Schumpeter⁶⁰, promovendo a destruição das velhas formas de produção e proporcionando o desenvolvimento econômico e social, movimento saudável do mercado.

A economia regulatória deveria promover a maximização de objetivos sociais sem deixar de evidenciar a obsolescência do sistema no qual está inserida, com barreiras à concorrência, ineficiência e esquecimento dos agentes que mais importam na prestação de serviço: os consumidores.

⁵⁶ Nesse sentido, “o *Lobby* pode ser entendido como a atividade de defesa dos interesses, seja de uma pessoa ou de determinada organização ou partido político, com o objetivo de alertar os tomadores de decisão sobre determinadas consequências (...) alguns grupos acabam por praticarem o chamado tráfico de influência, onde o decisor acaba tomando certa atitude em troca de vantagem econômica.” (REZ, Rafael. *Afinal, o que é Lobby? Marketing de Conteúdo*, 2013. Disponível em <<http://www.marketingdeconteudo.com.br/comunicacao-corporativa/afinal-o-que-e-lobby/>> Acesso em 31/07/2017.

⁵⁷ A afirmação pode ser verificada na Lei nº 5.492/2012 do Rio de Janeiro, que em seu art. 1º limita a outorga de veículos, no art. 2º que regula a liberação da permissão e no art. 7º que proíbe a constituição de novas empresas como locadoras de veículos e taxímetro no Rio de Janeiro.

⁵⁸ RAGAZZO, Carlos Emmanuel Joppert. *Regulação jurídica, racionalidade econômica e saneamento básico*. Rio de Janeiro: Renovar, 2011, p. 154.

⁵⁹ MAGALHÃES, Luiz Ernesto. *Apenas três grupos controlam 55,8% dos táxis de empresas na cidade: o Rio tem 15 empresas registradas na prefeitura*. In: O Globo. Publicado em 14.08.2015. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/apenas-tres-grupos-controlam-558-dos-taxis-de-empresas-nacidade-17179697#ixzz3j0eBLgo3>. Acesso em 10/07/2017.

⁶⁰ SCHUMPETER, Joseph A. *Capitalism, socialism and democracy*. New York & London: Taylor & Francis eLibrary, 2003, p. 83.

O controle sobre os indivíduos e a iniciativa privada que estava funcionando sem qualquer intervenção apenas funciona no país que só pensa em taxar, regular e controlar para que a qualidade piore, o preço suba e o usuário coloque a culpa desse cenário na própria empresa.

Por fim, o questionamento que deveria ser feito, portanto, antes de qualquer intervenção desnecessária seria: qual a real necessidade de regulamentação do Uber, um serviço suficientemente controlado pelos consumidores, cuja prestação de serviço inclusive assegura o trajeto por meio do monitoramento de uma central de GPS, precursor tecnológico que expressa o ápice da liberdade econômica?

Há, nesse limiar, um problema semântico que circunda a palavra “regulação”: absorvida por normas como aquela exclusiva do governo, como se fosse o único tipo de regulação viável. Esse modelo permite a intervenção estatal em prol da confiabilidade, afinal apenas possui qualidade o que é certificado pelo governo, instituição que visa o bem-estar social e determina preços adequados e produção digna. Entretanto, o governo estabelece restrições por meio do seu controle normativo que acabam por gerar consequências catastróficas, conforme as já explanadas, dentre elas: má qualidade, ineficácia, barreiras à concorrência, tributos abusivos, dentre outras.

É por esse motivo que, diante do princípio da subsidiariedade da intervenção do Estado na atividade econômica⁶¹, a regulação do mercado, quando possível, deve ser feita por meio dos próprios mecanismos de mercado: quanto mais livre, mais equilibrado pelos próprios consumidores – que farão uma valoração subjetiva e decidirão o rumo que determinado mercado irá tomar, juntamente com a atuação concorrencial de outras empresas.

Assim, resta claro que a liberdade na qual se opera o livre mercado ocasiona uma regulação eficaz e ética, que preza por serviços de qualidade e concorrência saudável por meio da liberdade econômica, ao contrário daquela estatuída pela burocracia governamental que fomenta as trocas de favores e a corrupção para prejudicar a concorrência.

Portanto, a proposta da regulação pragmática fundada nos pilares já explanados do antifundacionalismo, contextualismo e consequencialismo, conclui que a regulação pública do Uber não é necessária, visto que é eficiente e orientada à satisfação dos consumidores do modo como se consolidou no mercado: como atividade econômica privada, sendo que sua regulação inviabiliza completamente os diferenciais da atividade, propiciados pelas novas tecnologias.

A regulação não é instrumento necessário, como tem-se o costume de imaginar. Ao contrário, “as a rule, regulation is acquired by the industry and is designed and operated primarily for its benefit”⁶². É por esse motivo que se pretendeu demonstrar por meio da presente abordagem a desnecessidade de regulação pública para o serviço Uber, o qual está em perfeito funcionamento e não traz desvantagens e nem prejudica o serviço de táxi, mas sim abrange outro nicho de consumidores que se encontram extremamente satisfeitos com a inovação tecnológica e a melhora na qualidade de vida por meio de serviços eficientes e com preço adequado.

⁶¹ MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. Limites à abrangência e à intensidade da regulação estatal. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, ano 1, n. 1, p. 69 e ss., jan./mar. 2003.

⁶² STIGLER, George J. *The Theory of Economic Regulation*. Bell Journal of Economics and Management Science 2, no. 1 (Spring 1971): 3.

5. Considerações Finais

Assim, sob a perspectiva pragmática, a melhor regulação, para o caso Uber, parece ser a regulação reduzida e autocontida – ao menos, não deve ela ser conduzida nos moldes como foi historicamente construída em torno dos serviços de táxis. Apenas deveria existir regulação para incrementar o bem-estar dos consumidores e mitigar ao máximo as externalidades negativas do serviço em questão. Essa deve ser a diretriz fundamental a ser observada pelos municípios e pelo Distrito Federal, ao se valerem da recém-conferida competência regulamentar sobre tais atividades, na forma da Lei n. 13.640/2018.

A abordagem ao problema além do “tû-tû” demonstra que os modelos jurídicos pré-definidos são insuficientes para oferecer soluções satisfatórias à polêmica do Uber, enquanto atividade pautada na utilização de tecnologias disruptivas. Ainda, o problema semântico relacionado à palavra “regulação” deve ser reformulado, para que outras possibilidades possam ser incorporadas, especialmente as econômicas.

Conforme a abordagem pragmatista, as estruturas tradicionais de regulação jurídica não podem seguir o modelo da arquitetura institucional vigente, os avanços tecnológicos são demasiadamente complexos para a realidade econômica contemporânea e os juristas acabam adotando as práticas da tribo imaginária dos Aisat-naf.

É preciso desapegar. É preciso acompanhar a tecnologia. É preciso desencantar. É preciso atingir resultados concretos. É preciso buscar a utilidade e praticidade em detrimento da essencialidade.

As consequências da regulação governamental excessivamente invasiva do Uber irão contra a explanada democracia dos consumidores. Ou seja, a regulação irá restringir a valoração dos consumidores sobre o serviço, consequentemente a concorrência, que fomenta a inovação e a produtividade, promovendo o aumento dos preços e a diminuição da qualidade.

Assim, caso isso ocorra, a preservação dos fundamentos teóricos imunes às transformações sociais ignorará a lógica do serviço que funciona sem existir qualquer regulação governamental, pois fruto de uma demanda social, e a regra desprezará o que a regulação deveria proteger: resultados concretos em termos de satisfação dos consumidores e mitigação de possíveis externalidades negativas.

Vale, a título de arremate, recorrer ao ensinamento já clássico de Douglass North: "Institutions are not necessarily or even usually created to be socially efficient; rather they, or at least the formal rules, are created to serve the interests of those with the bargaining power to create new rules"⁶³.

⁶³ NORTH, Douglas. *Economic Performance Through Time*. Nobel Prize Lecture, 1993.

6. Referências

ANDRIGHI, Fátima Nancy. *Uber: a regulação de aplicativos de intermediação de contrato de transporte*. RDA – Revista de Direito Administrativo, Rio de Janeiro, v. 271, pp. 409-416, jan./abr. 2016.

CADE. *O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano*. Documento de Trabalho 01/2015 (Setembro). Departamento de Estudos Econômicos (DEE). Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Ministério da Justiça. Disponível em: <http://www.cade.gov.br/upload/O%20Mercado%20de%20Transporte%20Individual%20de%20Passageiros.pdf>. Acesso em 10/07/2017.

FERRAZ JUNIOR, Tércio Sampaio. Poder e Direito. In: _____. *Estudos de Filosofia do Direito: reflexões sobre o Poder, a Liberdade, a Justiça e o Direito*. 3ª Ed. São Paulo: Atlas, 2009.

GIACOMUZZI, José Guilherme. *As raízes do realismo americano: breve esboço acerca de dicotomias, ideologia e pureza no direito dos USA*. 2005.

GUIMARÃES, Bernardo Strobel; GONÇALVES, Marcos Alberto. Serviço público de transporte privativo de passageiros e transporte individual privado de passageiros: reflexões a partir do affair Uber. In: FREITAS, Rafael Vêras de; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (org.). *Regulação e novas tecnologias*. Belo Horizonte: Fórum, 2017. pp. 387-402.

GRAU, Eros. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 15ª ed. São Paulo: Malheiros, 2012.

_____. *Parecer*. Disponível em: < <http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf> > Acesso em 17/06/2017.

GWILLIAM, Kenneth M. *Regulation of Taxi Markets in Developing Countries: Issues and Options*. Transport Notes, Urban Transport Thematic Group, The World Bank, Washington/DC, No. TRN-3, fev. 2005. Disponível em: http://www.taxi-library.org/trn-3_taxi_reg.pdf. Acesso em 21/07/2017.

HORTON, John J.; ZECKHAUSER, Richard J. *Owning, Using and Renting: Some Simple Economics of the “Sharing Economy”*. Disponível em: <<http://john-joseph-horton.com/papers/sharing.pdf>> Acesso em 18/06/2017.

JORDÃO, Eduardo Ferreira. *Restrições regulatórias à concorrência*. Belo Horizonte: Fórum, 2009.

MAGALHÃES, Luiz Ernesto. *Apenas três grupos controlam 55,8% dos táxis de empresas na cidade: o Rio tem 15 empresas registradas na prefeitura*. In: O Globo. Publicado em 14.08.2015. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/apenas-tres-grupos-controlam-558-dos-taxis-de-empresas-nacidade-17179697#ixzz3j0eBLgo3>. Acesso em 10/07/2017.

MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. Os serviços de interesse econômico geral e as recentes transformações dos serviços públicos. In: ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de; MARQUES NETO, Floriano de Azevedo; MIGUEL, Luiz Felipe Hadlich; SCHIRATO, Vitor Rhein

(org.). *Direito público em evolução: estudos em homenagem à Professora Odete Medauar*. Belo Horizonte: Fórum, 2013.

_____. Limites à abrangência e à intensidade da regulação estatal. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, ano 1, n. 1, p. 69 e ss., jan./mar. 2003.

_____. Universalização de serviços públicos e competição: o caso da distribuição de gás natural. In: *Revista de Direito Administrativo (RDA)*, v. 223, 2001, pp. 137 e 140

_____; FREITAS, Rafael Vêras. Uber, Whatsapp, Netflix: os novos quadrantes da publicatio e da assimetria regulatória. In: FREITAS, Rafael Vêras; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (coord.). *Regulação e novas tecnologias*. Belo Horizonte: Fórum, 2017.

MELLO, Daniel. *Empresas criticam projeto que regulamenta aplicativos de transporte*. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-04/empresas-criticam-projeto-que-regulamenta-aplicativos-de-transporte>> Acesso em 17/06/2017.

MENDONÇA, José Vicente Santos de. Conceitos inventados de direito administrativo. In: FREITAS, Rafael Vêras de; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (org.). *Regulação e novas tecnologias*. Belo Horizonte: Fórum, 2017. p. 111-119.

_____. *Direito Constitucional econômico: a intervenção do estado na economia à luz da razão pública e do pragmatismo*. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2014, pp. 36-38.

MOREIRA, Vital. Os serviços públicos tradicionais sob o impacto da União Europeia. *Revista de Direito Público da Economia - RDPE*, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, jan./mar. 2003.

NORTH, Douglas. *Economic Performance Through Time*. Nobel Prize Lecture, 1993.

OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende; FIGUEIROA, Caio Cesar. Desafios das reformas institucionais a partir de novas tecnologias: uma abordagem pragmática do direito público a partir do caso Uber. In: FREITAS, Rafael Vêras de; RIBEIRO, Leonardo Coelho; FEIGELSON, Bruno (Coord.). *Regulação e novas tecnologias*. Belo Horizonte: Fórum, 2017. p. 341-369.

POSNER, Richard A. *Para Além do Direito*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 1ª ed., 2009.

POSNER, Richard. *Problemas de filosofia do direito*. São Paulo: Martins Fontes, 1ª ed., 2007.

RAGAZZO, Carlos Emmanuel Joppert. *Regulação jurídica, racionalidade econômica e saneamento básico*. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

RANDO, Marcelo Santini. A crítica da vertente econômica à teoria de justiça de John Rawls. *Revista de Direito da Procuradoria Geral do RJ*, v. 66, 2011.

REZ, Rafael. *Afinal, o que é Lobby?* Marketing de Conteúdo, 2013. Disponível em <<http://www.marketingdeconteudo.com.br/comunicacao-corporativa/afinal-o-que-e-lobby/>> Acesso em 31/07/2017.

RIBEIRO, Leonardo Coelho. *O Direito Administrativo como “Caixa de Ferramentas”*: uma nova abordagem da ação pública. São Paulo: Malheiros, 2017.

ROSS, Alf. *Tô-tô*. Trad. Edson L. M. Bini. São Paulo: QuartierLatin, 2004.

SARMENTO, Daniel. *Direito Constitucional*: teoria, história e métodos de trabalho. Teoria da Constituição e Filosofia Constitucional. 2016.

SARMENTO, Daniel. *Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros*: O ‘caso Uber’. Parecer. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2015-jul-15/aplicativo-uber-nao-fere-leis-brasileiras>. Acesso em 18/07/2017.

SCHUMPETER, Joseph A. *Capitalism, socialism and democracy*. New York & London: Taylor & Francis eLibrary, 2003.

SELIGMAN, Felipe & GONÇALVES, Natália. *A favor do Uber, universitários pedem ao Cade medida contra taxistas*. In: Jota. Publicado em 08.07.2015. Disponível em: <http://jota.info/a-favor-do-uber-universitariospedem-ao-cade-medida-contra-taxistas>. Acesso em 10/07/2017.

STIGLER, George J. *The Theory of Economic Regulation*. Bell Journal of Economics and Management Science 2, no. 1 (Spring 1971): 3.

VON MISES, Ludwig. *Intervencionismo: Uma Análise Econômica*. São Paulo: Instituto Ludwig von Mises Brasil, 2010.

WARAT, Luis Alberto. *O direito e sua linguagem*. 2ª Ed. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editores, 1984.