

Os impactos econômicos e sociais causados pela regulamentação do Uber no Brasil.

Stanley Gomes Cardoso Junior¹
Prof^a. MSc. Edileuza Lobato da Cunha²

Resumo: O trabalho visa apresentar quais impactos serão causados com a regulamentação a respeito dos aplicativos de transporte, assim então denominados, com enfoque no Startup Uber, idealizadora do seguimento. O surgimento de uma ideia revolucionária causa grande estranheza acerca do impacto que poderá causar na economia ou na interação da sociedade, visto que muda a forma como as pessoas tendem a se locomover, neste aspecto, até que medida é cabível uma intervenção estatal de caráter regulatório para aperfeiçoar o uso ou prejudicar e medidas regulatórias podem vir a causar o fim do novo modelo de locomoção, a análise econômica é imprescindível, sem contar com o aspecto social pois neste caso andam lado a lado o poder aquisitivo *versus* a qualidade de serviço prestada. Neste sentido, poderá apresentar razões que viabilizem a regulamentação, ou prejudiquem a forma como acontece, visto que a razão de medidas de segurança para não perder o controle de mercado será tomada na Lei que está baseada o estudo.

Palavras-Chave: Uber. Regulamentação. Econômico. Social.

1 INTRODUÇÃO

A Empresa Uber Technologies reinventou a maneira de visão a respeito de Mobilidade Urbana, com o intuito de realizar viagens colaborativas eis que surgiu uma ideia que revolucionaria a economia deste seguimento e o modo como pensar de se deslocar em larga escala, buscando atingir diversas castas sociais com o pressuposto de oferecer serviços de qualidades em conjunto com seus colaboradores por um preço mais acessível.

Destarte, reações governamentais surgiram de diversas maneiras e apresentaram assim a necessidade de realizar a regulamentação, visto que em muitas constituições federais não ocorre legislação específica, por se tratar de um novo serviço, não constituem leis específicas, contrapondo este ponto existe o serviço

¹ Graduando do Curso de Ciências Contábeis da Universidade do Estado do Amazonas – AM, E-mail: stan.gomes.jr@gmail.com

² Professora Orientadora: Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Amazonas – AM E-mail: ueaedileuza@gmail.com

Tradicional, ex: táxis, onde foram afetados gravemente pelo surgimento dos aplicativos de transporte. Portanto, seria viável regulamentar o serviço com a prerrogativa de garantir maior concorrência para aquecer esse mercado inexplorado.

Aplicado ao Brasil, dispomos da Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018 que até o presente momento está aprovada no Senado e encaminha-se pra Câmara dos Deputados, este projeto de lei que servirá como base de análise para o artigo proposto, com especificidade nas exigências para trabalhar, a Contribuição Municipal sendo estipulada por cada Município da Federação.

A relevância aplicada a este tema é incontestável, pois cria efeitos no macro e micro economia e conseqüentemente na interação social dos envolvidos que utilizam o sistema.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 O APLICATIVO UBER

Inicialmente, a proposta da “Startup” Uber, dá-se com o objetivo de otimizar a mobilidade de quem busca se deslocar para quem oferece um meio de transporte onde seja viável, com a chance de utilizar um serviço de qualidade para o passageiro e garantir a satisfação do que é denominado pela empresa como “Parceiros” que no caso trata-se dos motoristas, em resultado seu intuito é unir Oferta e Demanda acerca dos transportes.

Para tanto, vale apresentar a dissertativa que é apresentada pela Empresa UBER, (2018):

Em uma tarde de neve em Paris em 2008, TravisKalanick e Garrett Camp tiveram dificuldades em pegar um táxi. Então eles tiveram com uma simples ideia, apertar um botão, conseguir um carro. O que começou como um aplicativo para solicitar carros pretos premium em algumas áreas metropolitanas está agora mudando a malha logística das cidades em todo o mundo. Seja uma viagem, um sanduíche, ou um pacote, usamos a tecnologia para dar às pessoas aquilo que elas querem, quando querem.

Como a ideia consiste em unir motorista que oferecem o transporte e o usuário que deseja se deslocar a um determinado destino, criou-se então uma excelente alternativa contrária ao então clássico meio de locomoção “táxi”, ainda sobre

informações acerca da Empresa, segundo a revista Mundo (2015), a Uber hoje está avaliada em 50 bilhões de dólares

Para tanto, de forma mais clara é imprescindível ressaltar o entendimento de Canotilho (2015, p. 24), acerca da definição sobre a startup,

De forma muito singela e abreviada, o “sistema Uber” consiste numa plataforma tecnológica que suporta uma aplicação móvel para smartphones. Com base nesta plataforma tecnológica oferece serviços ao mercado – às pessoas em geral e a “motoristas privados”. Através do “sistema app” e recorrendo a um serviço de geolocalização, liga os utilizadores aos “motoristas privados”, sem ser necessário que o utilizador (consumidor) telefone ou se desloque do local em que se encontre. O simples acesso à app indica o número de automóveis mais próximos do local que utilizam o “sistema Uber”, bem como o tempo estimado que demoram a chegar ao local em que o utilizador se encontre. Neste passo o utilizador escolhe o serviço que pretende: UberX ou UberBlack.

O advento da tecnologia é sem dúvidas um dos maiores enriquecimentos que a humanidade contemplou no novo milênio, para tanto diversas ideias surgem a cada dia e as tecnologias se alteram conforme a necessidade humana carece de novas problemáticas postas no cotidiano, sejam por boa vontade ou por situações adversas apresentadas ao longo da história, há diversos exemplos ao longo do tempo a respeito dos resultados ocorridos pela substituição tecnológica por inovações criadas pelos humanos. Portanto, cabe apresentar como esclarece Botsman e Rogers (2011) *apud* Castro et al (2017, pag. 05) acerca da temática,

Nos Estados Unidos na segunda metade da primeira década do novo milênio começam a surgir novas empresas que viram uma oportunidade na intermediação de iniciativas de compartilhamento de bens que ficavam a maior parte do tempo em ociosidade, como por exemplo, ferramentas domésticas. Especula-se que essa prática possa ter sido impulsionada pelos reflexos da crise mundial que se desenrolou no mesmo período.

2.2 A Regulamentação.

Primordialmente, ao que se trata da regulamentação é garantido exemplificar como ocorre e os resultados dos seus impactos seja para a sociedade ou economia, pois é de caráter da gestão pública garantir que os mecanismos da sociedade funcionem de maneira correta, portanto, é facultado ao direito de regular para ajustar setores inexplorados, embora, com o surgimento de novas tecnologias, adversidades surgem e buscam novas formas de adequações entre o mercado e a interação da sociedade para com ele, neste compasso,

É necessário demonstrar o pensamento de Daniel Sarmento (2015 p. 07-08):

É certo que o princípio da livre iniciativa não ostenta caráter absoluto e incondicional na ordem constitucional brasileira. Afinal, a Constituição de 88 está longe de consagrar um modelo econômico libertário, à moda do *laissez-faire* do século XIX, como se percebe de outros fundamentos, objetivos e princípios também contemplados no seu art. 170 – e.g., “valorização trabalho humano”, “existência digna”, “justiça social”, “função social da propriedade”, “defesa do meio ambiente”, “redução das desigualdades regionais e sociais”. Nossa Constituição legitima a intervenção estatal na economia não apenas para corrigir as chamadas “falhas do mercado”, como também para promover outros objetivos fundamentais, como a igualdade substantiva e da justiça social, como expõe.

Ao tópico que se trata da Regulamentação, é garantido exemplificar a respeito do Projeto de Lei apresentado pelo Senado Federal (2018), por meio da Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018.

Para tanto, temos em partes sobre a temática específica a ser tratado, o Projeto de Lei, Senado Federal (2018),

I - Ainda destaca que efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

A regulamentação vem com o intuito de normatizar um serviço até então inexplorado, com a prerrogativa de garantir segurança para os usuários e maior participação do Estado na forma como é gerenciado o novo Sistema, no entanto, as exigências presentes podem gerar grandes resistências por parte dos envolvidos, em razão da imposição de novas taxas, como será apresentado detalhadamente posteriormente.

A despeito da temática “regularização” em um âmbito geral, explica Mello (1969):

Se examinar a questão tendo em vista a classificação dos sistemas de órgãos fundamentais do Estado-poder em Legislativo, Executivo e Judiciário, a indagação circunscreve-se a qual deles cabe a faculdade regulamentar, e a resposta, em princípio, há de ser ao Executivo, uma vez que a ele incumbe, primordialmente, dar execução às leis, e o regulamento constitui o primeiro momento para essa execução.

Contraopondo o argumento da questão econômica, pode-se argumentar o fato de trazer problemas não solucionados pela Startup, que chegam a impor a integridade física e moral dos usuários e a falta de cobertura regulatória resulta no descaso quanto a problemas que podem se tornar reais, portanto, o lado positivo que pode-se garantir é o fato de minimizar riscos ou até mesmo exaurir com medidas impostas em lei para tratar desses imbróglios específicos.

Fundamentado ao que Neto (2016, pág. 1) diz,

A regulação, em geral, se presta mais a coibir clandestinos e proteger os licenciados do que assegurar conformidade no serviço prestado. Não há exigência de prestação de serviços em horários noturnos ou finais de semana. O asseio dos veículos e motoristas, em muitos casos, deixa a desejar. O requisito legal da cortesia (artigo 6º, § 1º, Lei nº 8.987/95) nem sempre é presente. Não há um serviço efetivo de atendimento aos usuários e de recebimento e retorno de queixas e reclamações.

É evidente que as medidas tomadas acarretarão em resultados positivos em alguns aspectos e negativos em outros, porém, o fator econômico deve ser levado em consideração, pois garante a movimentação interna e externa da economia e tal medida visa aperfeiçoar os pontos difíceis, mas sem prejudicar a economia no País. Sendo assim, com a adição de novas taxas conforme supracitado e apresentado no Projeto de Lei são imprescindíveis os resultados que causarão impactos diretamente no valor das corridas e no Lucro Pessoal ou Empresarial.

Com base no entendimento anterior, apresentam-se dados divulgados pela Gazeta do Povo (2017), a medida pode acarretar o aumento do preço das viagens em 20%, em média, e elevar o tempo de espera por um carro em 30%. É evidente a posição contrária da Empresa em virtude dos impactos ocasionados diretamente aos lucros, portanto, a movimentação e articulação para bloquear a efetivação do Projeto de Lei são esperadas, pois acaba que a “livre imposição” no mercado ainda pouco explorado, torna um excelente caminho para praticar atos sem quaisquer receios quanto às punições, contudo, há razões plausíveis acerca da regulamentação para aprimorar os serviços prestados aos cidadãos, no entanto, cria-se um bloqueio empresarial para evitar que ocorra tal medida, devido não haver vantagem para empresas que atuam nesse ramo.

Ao que se trata do desenvolvimento do mercado perante a regulamentação e seus efeitos negativos gerados no lucro diretamente da empresa, temos Pasquale e

Vaidhyanatan (2015) *apud* Ribeiro (2016, pág. 17) que apresentam seu entendimento de forma exímia, como:

Gigantes globais da economia do compartilhamento, particularmente o Uber e Airbnb, de usarem da prática de “nulificação corporativa”, simplesmente declarando as leis e a regulação dos mercados que atuam nulas e criando seus próprios regimes jurídicos. Para os autores, essas empresas não têm interesse em se submeter a regulação dos mercados que atuam e praticam evasão fiscal.

O fato do novo regulamento não ser previsto claramente na legislação nacional gerou um desconforto em ramos dos mercados já estabelecidos, como se podem citar os taxistas, ou seja, mudanças que ocorrem devido ao desenvolvimento tecnológico, causam grande estranheza, para tanto, é necessário expor o pensamento de Clayton M. Christensen e Michael E. Raynor (2003)*apud* Neto e Freitas (2016, pág. 79)que:

As inovações disruptivas são aquelas “que 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.

Ainda se tratando da especificidade contrária empresarial à regulação temos Cannon e Chung (2015, p. 44) *apud* Ribeiro (2016, pág. 41) que apresentam da seguinte maneira,

Regulações hostis à presença dos aplicativos de transporte são muito comuns nos EUA. Cidades como Miami, Las Vegas, Houston, Portland, Austin e Nova Orleans proíbem totalmente que o Uber e o Lyft operem. Já Minneapolis, Milwaukee e Detroit exigem que as empresas operem como companhias de táxi.

Portanto, ressalta-se a questão do amparo à lei federativa que embasa a Startup citada, logo a regulamentação tem por fato e direito o dever de ajustar processos que venham a prejudicar os usuários do aplicativo e a matéria quanto à taxas cobradas resultaria no poder do Estado para garantir a boa eficiência dos aplicativos, seja como exemplo o recolhimento de INSS, porém, o impacto econômico – social é inevitável, visto que a aplicação de tributos para o serviço que até então era utilizado de maneira aberta, torna-se em algumas castas sociais

inviáveis, assemelhando-se ao uso de táxis, com base em um comparativo de preços.

Porém, devido à escassez de legislação, até mesmo por apresentar de uma nova maneira ao mercado, é de fato imprescindível, pois o mercado necessita da intervenção estatal como base de ajuste para que ocorra de forma correta e eficaz sem abrir mão do livre comércio para que possa se desenvolver e garantir um resultado mais benéfico para a população.

Igualmente, com base nas afirmativas acerca da escassez de legislação, enfatiza-se o pensamento de Sarmiento (2015, pág. 36)

As competências legislativas privativas da União – seja mais uma vez escusada a redundância –, exatamente porque privativas, excluem a de todos os demais entes federativos para tratamento das mesmas matérias, ressalvada apenas a possibilidade de delegação aos Estados, por lei complementar, da faculdade de disciplinarem questões específicas dentre as arroladas no art. 22 da Constituição, nos termos do Parágrafo único do mesmo preceito constitucional. Assim, tais competências privativas afastam as competências não enumeradas atribuídas aos municípios e Distrito Federal⁷⁸, para “legislar sobre assuntos de interesse local” (art. 30, inciso I, CF), e para “suplementar a legislação federal e estadual, no que coUber” (art. 30, inciso II, CF).

2.3 Impacto Econômico

É possível perceber como irá se comportar o fator econômico após a regulamentação, em razão dos tributos estipulados, e como afetará o lucro direto do usuário que utiliza como meio de renda alternativa ou principal, contudo, em razão do tópico tratar somente da viabilidade econômica não será demonstrado o lado social e qualitativo da implementação da Lei.

Previamente, é importante entender como se comporta o Lucro para entidades de personalidade jurídica ou física, pois como trata de um novo universo de obtenção de renda, no caso, utilizar-se de meio de transporte para quem solicita através do aplicativo gera uma discussão até que ponto é economicamente viável. Portanto, inicialmente é necessário entender o que Esteves (2015, p. 48) entende a respeito do assunto:

Finalmente, é necessário discutir a regulação do mercado de transporte individual de passageiros, visto 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.

O fato de a regulamentação atingir diretamente os lucros obtidos pela empresa e por quem utiliza como complementação de renda, gera uma grande discussão acerca do assunto, portanto temos os dados, segundo Efrati (2016), a receita líquida da Uber, ou seja, o montante que a Uber recebe depois de pagar os motoristas, foi de cerca de US\$1,7 bilhão no terceiro trimestre de 2016, é de fato um número expressivo em termos globais. Ao que tange o Brasil, realizou-se é necessário uma estimativa comparativa, a respeito do impacto que causará o fato da regulamentação entrar em vigor.

Ao teor desta narrativa apresenta-se o pensamento de Efrati (2016):

Apesar do faturamento espetacular, até mesmo para uma empresa unicórnio, como são chamadas as Startups de um bilhão de dólares, a Uber vem acumulando perdas, sendo que naquele mesmo trimestre, tais perdas alcançaram os US\$800 milhões, após ser amenizado o prejuízo em razão de sua retirada do mercado chinês, resultante da venda da UberChina para a rival chinesa, Didi Chuxing. A decisão ajudou a elevar seu lucro líquido para US\$2,2 bilhões em 2016.

Igualmente, com preços que afetam a demanda dos serviços prestados pela Uber, é possível que cause um efeito negativo em razão das perdas que podem ocorrer no mercado brasileiro, seja pela livre concorrência ou imposição dos impostos cobrados pelo Governo. Acerca dos assuntos, tem-se o pensamento de Botsman e Rogers (2011) *apud* Barros (2015, p. 05):

Trata-se de um processo que busca uma relação mais saudável e sustentável com o consumo. A partir de propostas que tentam minimizar os impactos de projetos mais comerciais, há um privilégio das trocas, escambos, empréstimos e/ou doações.

2.4 Impacto Social

Para tratar deste tema é necessário analisar duas vertentes, seja o impacto econômico na sociedade para garantir que haja demanda e o fator de ajustes regulatórios que a Lei trás para garantir a segurança e evitar transtornos aos usuários. Sendo assim, a existência do aumento da tarifa é substancial a médio e longo prazo, conforme visto anteriormente, cabe analisar que o impacto social mais gradativo será nas populações de baixa e média renda, em razão do fator econômico ser limitado, o principal propulsor para deixar de utilizar o serviço com isso, temos o pensamento de Botsman e Rogers (2011) onde disciplinam que a " A

redução do consumo de novos produtos promovida pelas iniciativas de consumo colaborativo pode trazer benefícios à natureza na medida em que reduz a taxa de descarte”.

Igualmente, é inevitável que a desigualdade social posta no Brasil acarrete resultados como dos taxis, agregando apenas uma parcela da sociedade e a razão de ter um serviço de boa qualidade por um preço mais econômico se esvai com o aumento da tarifa, como explica Sawaya (2001, p. 07).

Exclusão é tema da atualidade, usado hegemonicamente nas diferentes áreas do conhecimento, mas pouco preciso e dúbio do ponto de vista ideológico. Conceito que permite usos retóricos de diferentes qualidades, desde a concepção de desigualdade como resultante de deficiência ou inadaptação individual, falta de qualquer coisa, um sinônimo do sufixo sem (less), até a de injustiça e exploração social.

O fato de apresentar novas tecnologias no cotidiano da sociedade impacta diretamente na forma como são realizados os processos da vida, seja a interação ou a forma de consumo atualmente existente, até então, a mobilidade urbana era muito restrita a meios convencionais e uma simples ideia ocasionou uma imensa diferença na forma como interagimos nesse tipo de mercado, como diz Patriota (2009, p. 110) este é um processo que “altera, em todos os meios, a relação entre tecnologias disponíveis, indústrias, mercados, gêneros e públicos

Há que se explicar também o fato peculiar que ocorre no caso deste ramo da mobilidade urbana é o usuário que consome também por vezes oferecer o serviço nas horas vagas, resultando em uma ambiguidade da oferta e demanda seja para consumir ou oferecer, posto que a regulamentação possa causar impacto na oferta e demanda deste caso, pois quem oferecia o serviço não garantirá um bom desempenho pela queda da demanda, gerando um excesso de oferta, como ocorre atualmente com os taxis, onde uma parcela da sociedade que não tinham condições de arcar com os custos passaram a utilizar o serviço da Uber, porém, com a elevação dos preços não poderão garantir a utilização, no entanto, para otimizar o conceito, apresenta-se o entendimento de Lipovetsky (2007, p.15)

A condição paradoxal do hiperconsumidor – consumidor da sociedade do hiperconsumo é que se de um lado ele se afirma como informado, livre, capaz de consultar e escolher; do outro, os seus modos de vida, os prazeres e os gostos mostram-se cada vez mais dependentes do sistema mercantil: “Quanto mais o hiperconsumidor detém um poder que lhe era

desconhecido até então, mais o mercado estende sua força tentacular; quanto mais o comprador está em situação de auto-administração, mais existe extrodeterminação ligada à ordem comercial.

Ao que se trata do Brasil, grande parcela da sociedade se constitui de classe média ou baixa, portanto as interferências com o aumento dos valores das corridas pode ter um grande reflexo principalmente se tratando do novo mercado que antes não era atingido, como a empresa Uber apresenta “Lei do Retrocesso “, com isso significa que uma enorme parcela deixará de utilizar o serviço. Para exemplificar de uma maneira mais clara, vê-se o que diz Hardt e Negri apud Brown, Szeman (2006):

A multidão está engajada na produção de diferenças, invenções e modos de vida. Deve, assim, ocasionar uma explosão de singularidades. Essas singularidades são conectadas e coordenadas de acordo com um processo constitutivo sempre reiterado e aberto. Seria um contra-senso exigir que a multidão se torne a "sociedade civil". Mas seria igualmente ridículo exigir que forme um partido ou qualquer estrutura fixa de organização. A multidão é a forma ininterrupta de relação aberta que as singularidades põem em movimento.

Contraponto as negativas acerca do impacto social da regulamentação, tem-se o lado da segurança para garantir o bem estar dos usuários, por se tratar de um novo mercado emergindo, muitas brechas que podem comprometer a utilização do serviço gera uma necessidade de intervenção pública para organizar o serviço e concluir que o mercado esteja funcionando de uma maneira correta, como apresenta o Departamento de Estudos Econômicos – DEE (2017), “ Originalmente a regulação neste setor veio para tentar minimizar as falhas de mercado”.

Por fim, a necessidade de inclusão social em diversas áreas do mercado é imprescindível pois garante maior abrangência do setor, no entanto, é necessário que sejam utilizados mecanismos para que os usuários não sejam prejudicados e medidas de seguranças cabem do estado para coibir aproveitamento de quem oferece os serviços, e no caso da Uber que o consumidor pode ser quem oferece os serviços passa a necessitar de um cuidado maior, para tanto os conceitos de Tofler (2001), Bruns e Jacobs (2007), Tapscott e Williams (2007) *apud* Barros (2015, p. 05):

Em sua essência, todos tratam dos consumidores que deixam de ter acesso a bens e serviços a partir das empresas e dos profissionais especializados e passam a também serem produtores, usuários ou participantes ativos.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

Esta pesquisa pode ser classificada como descritiva por observar, analisar, registrar e correlacionar fatos sem a manipulação destes, sua natureza e características (CERVO et al, 2007). A pesquisa também pode ser considerada exploratória e documental, por basear-se em documentos e relatórios extraídos de sites oficiais da administração federal, sem qualquer restrição de acesso (MARCONI; LAKATOS, 2011).

A pesquisa é qualitativa pois, conforme Minayo (2007), visa descrever, compreender e explicar a precisão das relações em determinado fenômeno respeito ao caráter interativo entre os objetivos buscados pelos investigadores, suas orientações teóricas e seus dados empíricos; busca de resultados mais fidedignos possíveis.

O Objeto de estudo analisado tem por base os impactos causados com o advento da Uber no Brasil e os efeitos da regulamentação imposta pelo Governo, a Startup utiliza um meio mais livre do mercado para se relacionar e imposta diante de tal medida, conceitos surgem. O estudo realizado busca por meio de conceitos fundamentados garantir os impactos sobre a implementação da lei, seja buscando análises comparativas da situação atual e exemplificando com os resultados alcançados como representará o impacto.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os autores abordam conceitos únicos acerca do assunto, visto que a pesquisa tende a mostrar um universo inexplorado, em se tratando da regulamentação, alguns citam o que trará de benéfico, já outros contrapõe em termos econômicos a sua contrariedade, pois garantem o efeito negativo.

Portanto, no momento será apresentado uma estimativa de comparabilidade dos preços das corridas e o panorama de receita bruta que o motorista irá aproximadamente receber antes e depois da regulamentação, entende-se que os valores podem sofrer reajustes, portanto os valores são baseados na fórmula de cálculo atual das corridas.

Para tanto, estima-se que o caso apresentado realize 10 corridas diárias, sem a adição de preço dinâmico e o próprio trabalhe durante 26 dias no mês, sendo assim, para melhor exemplificação segue ilustrados as Tabelas 1, 2 e 3:

Tabela 1 - Demonstrativo de Preços praticados sem regulamentação

Dados		Corrida de 10km e aprox. 15 min.
Preço Base	R\$ 1,50	R\$ 1,50
Custo Fixo	R\$ 0,75	R\$ 0,75
(+) por minuto	R\$ 0,15	R\$ 2,25
(+) por quilômetro	R\$ 1,15	R\$ 11,50
Total		R\$ 16,00

Fonte: Elaborado pelo Autor.

Tabela 2 - Demonstrativo de Preços Praticados com Regulamentação

Dados		Corrida de 10km e aprox. 15 min.
Preço Base	R\$ 3,00	R\$ 3,00
Custo Fixo	R\$ 1,20	R\$ 1,20
(+) por minuto	R\$ 0,25	R\$ 3,75
(+) por quilômetro	R\$ 1,24	R\$ 12,40
Total		R\$ 20,35

Fonte: Elaborado pelo Autor

Tabela 3 - Comparativo Mensal da Regulamentação

Com Regulamentação	Sem Regulamentação
R\$ 16,00 por corrida, sendo 10 corridas diárias em 26 dias trabalhados.	R\$ 20,35 por corrida, sendo 10 corridas diárias em 26 dias trabalhados.
$16 \times 10 \times 26 = \text{R\$ } 4,160$	$\text{R\$ } 20,35 \times 10 \times 26 = \text{R\$ } 5,291$

Fonte: Elaborado pelo Autor.

Apesar da demonstração de aumento de receita, vale lembrar que a decisão do aumento cabe para suprir a regulamentação imposta em Curitiba, portanto segundo o regulamento municipal a Startup passa a pagar R\$ 0,08 por quilômetro

rodado, no caso de corridas que tenham trajeto de até cinco quilômetros; R\$ 0,05 por quilômetro, em viagens que tenham percurso entre cinco e dez quilômetros; e R\$ 0,03, para trajetos superiores a dez quilômetros, sendo assim, o aumento varia de acordo com o percurso, em razão disso a Uber foi obrigada a aumentar o preço fixo, contudo, em se tratando de oferta x demanda, o limite médio da população que pode pagar uma corrida nos aplicativos de mobilidade urbana pode comprometer, em razão do fato de encarecer, contrapondo a proposta inicial que a Empresa buscava.

No caso analisado, o aumento de R\$ 1.131,00 na estimativa garante que o usuário que deseja se locomover acaba se prejudicando, por ter que pagar mais, no mesmo teor, segundo a Gazeta do Povo (2017) os cofres públicos arrecadou entre vinte e um de Setembro e Sete de Novembro, cerca de R\$ 1,43 milhão, pelo período de tempo é uma importância significativa sobre os valores das corridas.

A razão de a regulamentação acarretar prejuízos sociais e econômicos que podem ocorrer é irrefutável, porém, em termos de segurança é necessário que ocorra, neste mesmo teor temos a situação da grande arrecadação que será revertida ao âmbito público, resultando de tal forma em um aumento das passagens, embora apresente uma receita bruta maior, o fato do custo fixo ser gradativamente aumentado, é a razão do pagamento dos impostos municipais regulatórios após a implementação da Lei.

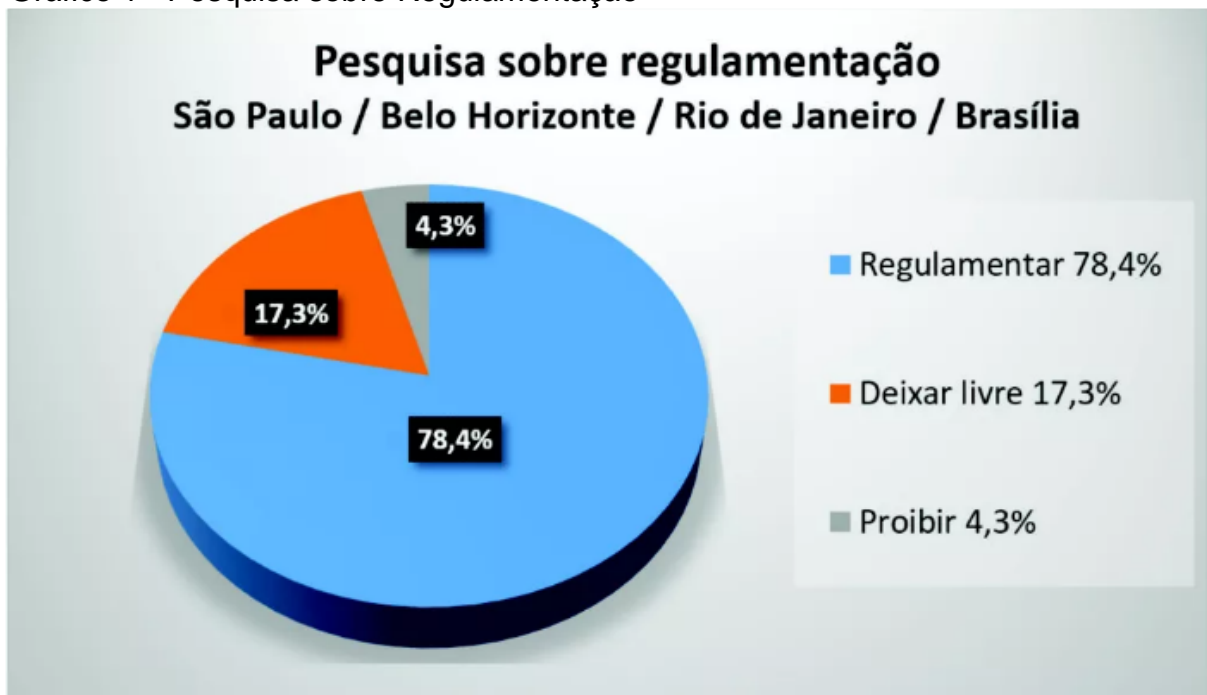
O fato da divergência de conceitos é claro devido ser um tema abrangente, mas ambos os autores são concisos em suas fundamentações, visto que os pontos que abordam trazem peculiaridades únicas e o teor do trabalho era justamente levantar questionamentos e chegar a um consenso. Porém, como dito anteriormente é necessário que leve em consideração as duas vertentes e garanta qual deva prevalecer o impacto econômico ou a segurança da sociedade, até mesmo onde alguns autores justificam que o mecanismo já utilizado pelos aplicativos é de certa forma seguro e regula os nuances que podem ocorrer com a utilização dos serviços. Embora por se tratar de um tema novo, é garantida a divergência de pensamentos em razão dos pontos observados por vezes serem distintos, no entanto, economicamente é mostrado a similaridade de doutrinas pois os autores visam o aumento direto da tarifa.

No entanto, cabe verificar os efeitos econômicos e como o mercado irá reagir, se a inclusão de taxas diretamente na tarifa será viável como demonstrado no

estudo anterior, onde ocorreu um aumento de 27,19%, percentual significativo onde será aplicado diretamente na utilização dos serviços convertidos diretamente para o usuário que utilizar o serviço.

Ao que trata da questão da qualidade do serviço à ser aprimorada, a opinião pública prevalece de maneira substancial visto que a grande maioria é a favor do caráter regulatório da Uber, em razão dos mecanismos de seguranças que serão impostos, como foi retratado em pesquisa de opinião, demonstrado no gráfico abaixo.

Gráfico 1 - Pesquisa sobre Regulamentação



Fonte: Folha de São Paulo. Créditos – Felipe Souza, publicado no site do jornal em 15/02/2016.

Sendo assim, é notório que os 78,4% que defendem a regularização visam somente à questão de medidas de segurança mesmo que o preço suba proporcionalmente à imposição de impostos municipais que serão arrecadados.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho apresentado garantiu uma abrangência acerca do assunto que trata da regulamentação de aplicativos de transportes, como bem observado as dúvidas geradas foram irrefutáveis, visto que as vertentes abordadas não só disciplinam de um único entendimento, neste teor tem-se o aumento das tarifas como ocorreu em Curitiba, resultado imediato à regulamentação municipal, no qual

gerou cerca de 1,4 milhões em um curto período para os cofres públicos, porém, as argumentações contrárias visam aperfeiçoar problemas não solucionados pela segurança do aplicativo, ponto bastante defendido para ocorrer a regulamentação.

Algumas questões como a forma de regulamentação de município para município ou como a sociedade reagirá ao longo do tempo, são estudos mais aprofundados que serão necessários maiores complementos, por se tratar de pontos específicos dentro do tema, pode-se garantir que preliminarmente o fato de elevar a tarifa, trouxe efeito imediato.

A importância do estudo para sociedade é em razão de perpetuar o lado da regularização e até que ponto se torna viável para a interação do público com os serviços prestados

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROS, Ana Cirmes Paes De. **Uber: O consumo Colaborativo e as lógicas do Mercado.** 05 f. Disponível em: http://anais-comunicon2015.espm.br/GTs/GT5/24_GT5_BARROS.pdf. Acesso em: 18 de abril de 2018.

BROWN, Nicholas; Szeman, Imre. **O que é Multidão? Questões para Michael Hardt e Antonio Negri**, 2006.

BRUNS, A.; Jacobs, J. **Uses of blogs**. Nova York: Peter Lang, 2007.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Parecer: A atividade econômica privada de transporte individual de passageiros, na sua modalidade privada e o “sistema Uber”**. Coimbra, 26 de out. de 2015. Disponível em: 03 de maio de 2017.

CASTRO, Célio. et al. **ATRIBUTOS DETERMINANTES EM SERVIÇOS DE CONSUMO COLABORATIVO DE TRANSPORTE: O SISTEMA UBER.** 2017. 05 f. Disponível em: http://www.convibra.com.br/upload/paper/2017/37/2017_37_14610.pdf. Acesso em: 03 jun. 2018.

CERVO, Amado Luiz. et al. **Metodologia científica.** 6. ed. São Paulo: Pearson, 2007.

DESLAURIERS, J. - P. **Recherchequalitative - Guide Pratique.** Montreal: McGraw-Hill. 1991. (Tradução: Ana Cristina Nasser)

EFRATI, Amir. **Uber's losses decelerates, reflecting china exit**. 19 dez 2016. Disponível em: <https://www.theinformation.com/ubers-loss-decelerates-reflecting-china-exit> Acesso em 18 abril 2018.

ESTEVES, Luiz Alberto. **O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano**. Brasília: DEE/CADE. Setembro de 2015; p. 48.

GAZETA DO POVO. **Prefeitura define valor da tarifa por KM rodado para aplicativos com cabify e uber**, recuperado em 03 de junho, 2018, de <https://www.gazetadopovo.com.br/politica/parana/prefeitura-define-valor-da-tarifa-por-km-rodado-para-aplicativos-como-cabify-e-uber-do4ujtegebn2p0268o154ajlj>

LIPOVETSKY, Gilles. **A felicidade paradoxal: ensaio sobre a sociedade de hiperconsumo**. São Paulo: Companhia das letras, 2007.

MARCONI, Marina De Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MELLO, Oswaldo Aranha Bandeira De. **Princípios Gerais de Direito Administrativo. Vol1**. Rio de Janeiro: Forense, 1969, p. 317.

MINAYO, M. C. De S. **O desafio do conhecimento**. 10. ed. São Paulo: HUCITEC, 2007.

NETO, Floriano De Azevedo Marques. **Estado contra o mercado: Uber e o consumidor**. 2015. Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI221670,91041-Estado-contra-o-mercado-Uber-e-o-consumidor>. Acessado em: 03 jun. 2018.

NETO, Floriano De Azevedo Marques; FREITAS, Rafael Vêras De. **Uber, Whatsapp, Netflix: os novos quadrantes da publicação e da assimetria regulatória**. 2016. 79 fl. Disponível em: <http://www.editoraforum.com.br/wp-content/uploads/2016/12/famn-rv.pdf>. Acessado em: 03 jun. 2018.

PATRIOTA, Karla. **Sob demanda, convergente e interativa. A customização da publicidade na televisão digital**. In: SQUIRRA, Sebastião; FECHINE, Yvana (Orgs). **Televisão Digital. Os desafios para a comunicação**. São Paulo: Editora Sulina, 2009.

RIBEIRO, Santos Bruno. **PRINCÍPIOS E DESAFIOS PARA REGULAÇÃO DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO, COM SUBSTRATO DA ETORIA RESONSIVA E ENFOQUE NA ATUAÇÃO DO APLICATIVO UBER**. 2016 17 fl. Monografia (Bacharel em Direito) – Universidade de Brasília – UnB, Brasília, 2016.

[Orientador: Prof. Dr. Márcio Nunes Iório Aranha Oliveira]. Disponível em: http://bdm.unb.br/bitstream/10483/14214/1/2016_BrunoSantosRibeiro_tcc.pdf.

Acessado em: 03 jun. 2018.

SARMENTO, Daniel. **Parecer, Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”**. exit. 10 de julho de 2015. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>. Acesso em 18 abr. 2018.

SAWAYA, Bader. **As artimanhas da exclusão: Análise psicossocial e ética da desigualdade social**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2017.

SENADO FEDERAL. **Lei Nº 13.640, De 26 De Março De 2018**, Recuperado em 09 de abril, 2018, de <http://legis.senado.leg.br/legislacao/ListaTextoSigen.action?norma=26382098&id=26382118&idBinario=26382164&mime=application/rtf>

TAPSCOTT, D.; Williams, A. **Wikinomics: como a colaboração em massa pode mudar o seu negócio**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2007.

TOFLER, Alvin. **A terceira onda**. 26 edição. Rio de Janeiro: Record, 2001. UBER, Como tudo começou, Recuperado em 03 de junho, 2018, de <https://www.uber.com/newsroom/history>.