



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS JURÍDICAS

**ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO: NOVAS RELAÇÕES DE
CONSUMO E SUA JURISDICIDADE REGULATÓRIA**

KEROLINNE BARBOZA DA SILVA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

JOÃO PESSOA

2018

KEROLINNE BARBOZA DA SILVA

ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO: NOVAS RELAÇÕES DE
CONSUMO E SUA JURISDICIDADE REGULATÓRIA

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Ciências Jurídicas da
Universidade Federal da Paraíba – Área de
Concentração: Direito Econômico – Linha 2: Estado,
Mercado, Sujeitos Sociais: juridicidade e
economicidade.

JOÃO PESSOA – PB

2018

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

S586e Silva, Kerolinne Barboza da.

Economia de compartilhamento: novas relações de consumo e sua jurisdição regulatória / Kerolinne Barboza da Silva. - João Pessoa, 2018.

91 f. : il.

Orientação: Fernando Antônio de Vasconcelos.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCJ.

1. Direito. 2. Economia de compartilhamento. 3. Consumo colaborativo. I. Vasconcelos, Fernando Antônio de. II. Título.

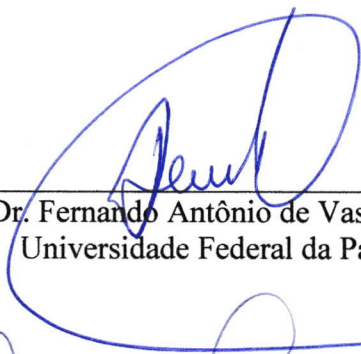
UFPB/BC

KEROLINNE BARBOZA DA SILVA

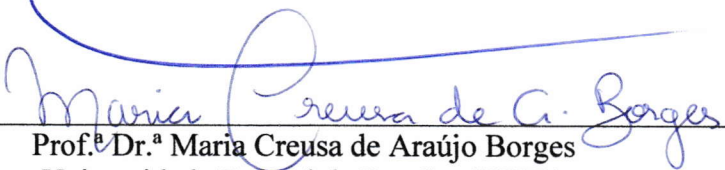
ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO: NOVAS RELAÇÕES DE CONSUMO
E SUA JURISDICIDADE REGULATÓRIA

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Jurídicas da Universidade Federal da Paraíba como requisito para obtenção do título de Mestre em Direito Econômico.

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Fernando Antônio de Vasconcelos (Orientador)
Universidade Federal da Paraíba (UFPB)



Prof.ª Dr.ª Maria Creusa de Araújo Borges
Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

Prof.ª Dr.ª Hertha Urquiza Baracho
Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

Prof.ª Dr.ª Wania Claudia Gomes Di Lorenzo Lima
Centro Universitário de João Pessoa (UNIPÊ)

Aos meus pais, Francisco Barboza da Silva e Gina Alves Barboza da Silva que sempre me apoiaram durante toda minha caminhada, e ao meu companheiro e parceiro de vida Handerson Gleber por todo amor, suporte e compreensão.

AGRADECIMENTOS

Ao meu Deus, Todo Poderoso, que sempre me guiou, sendo minha rocha e fortaleza; por me conceder esta oportunidade e ter me agraciado com saúde e discernimento para concluir este tão importante passo da minha vida.

À minha família amada: meus pais, Francisco Barboza e Gina Alves Barboza; minhas irmãs, Cyndi Alves, Sharon Alves e Ashley Barboza, por todo amor, carinho e compreensão durante toda minha caminhada.

Ao meu cônjuge, Handerson Gleber de Lima Cavalcanti, por estar ao lado, sempre me concedendo apoio, suporte e forças para alcançar meus sonhos e objetivos; por todo seu amor, compreensão e companheirismo, essenciais para conclusão desta etapa, sou e serei eternamente grata.

Ao meu querido orientador Prof. Dr. Fernando Antônio de Vasconcelos, por ter sido um referencial para mim, além de um exímio orientador, dando-me todo suporte e ajuda. Sou grata por todos ensinamentos e oportunidades que me foram concedidas durante o programa.

Aos docentes do Programa de Pós-graduação em Ciências Jurídicas da Universidade Federal da Paraíba, por todos os valorosos ensinamentos.

Às minhas estimadas amigas que ganhei no PPGCJ/UFPB, Elisa Machado e Raíssa Falcão, por toda ajuda, companheirismo e todo conhecimento compartilhado.

Ao Prof. Ms. Arnaldo Sobrinho de Moraes Neto, por todo auxílio prestado e orientação na minha preparação.

Às minhas queridas amigas, Vanessa Beltrão, Roberta Lira, Joyce Holanda, Luciana Parnaíba, Élide Brito, Fernanda Almeida, e Williane Andrade, por compreender as inúmeras ausências e por todo apoio e torcida.

A todos os amigos que compartilharam comigo essa caminhada.

SILVA, Kerolinne Barboza da. **Economia de compartilhamento: novas relações de consumo e sua jurisdição regulatória**. 2018. f. 91. Dissertação de Mestrado – Centro de Ciências Jurídicas / Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

RESUMO

Diante de uma sociedade contemporânea, envolta em um universo digital, os conceitos de tempo e espaço sofrem uma crescente desconstrução. Os ideais do mundo globalizado trazem consigo novas modalidades de relações interpessoais e comerciais. Podemos destacar o conceito de economia de compartilhamento que vem ganhando espaço. Assim, economia de compartilhamento pode ser entendida como um conceito inovador que enaltece o consumo colaborativo, ou seja, um sistema socioeconômico construído em torno do compartilhamento de recursos, tornando acessível bens e serviços sem a necessidade de sua aquisição. Tal fenômeno apresenta impactos sociais, financeiros, culturais e até mesmo ambientais, posto se tratar de uma modalidade que corrobora com a sustentabilidade. Tratando-se de um fenômeno crescente e inovador, diante dessa era informacional e da tecnologia, faz-se necessário o estudo sobre esse fato, seus impactos e, principalmente, sobre a regulação dessas atividades, tendo em vista suas interferências nas relações pessoais e, mais especificamente, nas relações de consumo.

Palavras-chave: Economia de compartilhamento, relações de consumo, regulação.

ABSTRACT

Faced with a contemporary society shrouded in a digital universe, where the concepts of time and space suffer a growing deconstruction, the ideals of the globalized world bring with it new modalities of interpersonal and commercial relations, among them, the concept of sharing economy has been gaining space . Sharing economics is an innovative concept that enhances collaborative consumption, that is, a socio-economic system built around the sharing of resources, making goods and services accessible without the need of their acquisition. This phenomenon has social, financial, cultural and even environmental impacts, since it is a modality that corroborates with sustainability. Because it is a growing and innovative phenomenon, in view of this informational age and of technology, it is necessary to study this fact, its impacts, and especially about the regulation of these activities, considering their interference in personal relations, and specifically at consumer relations.

Keywords: Sharing economy, consumer relations, regulation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
2 A ERA DIGITAL E OS NOVOS PARADIGMAS SOCIAIS, ECONÔMICOS E TECNOLÓGICOS – O FENÔMENO DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO	15
2.1 Novas formas de pensar	17
2.2 Quando o compartilhamento substitui a propriedade: surgimento da ideia de economia compartilhada e fatores de difusão	21
2.3 Sistemas da economia de compartilhamento: mercados e estilos de vida colaborativos.....	30
3 AS NOVAS RELAÇÕES DE CONSUMO E A INTERVENÇÃO REGULATÓRIA NA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO	36
3.1 Enquadramento da economia compartilhada como uma relação de consumo	37
3.2 Por que regular a economia de compartilhamento?	40
3.3 Marcos regulatórios para economia de compartilhamento.....	44
4 ANÁLISE DE CASOS PRÁTICOS: REGULAÇÃO DE APLICATIVOS DE ECONOMIA COLABORATIVA.....	48
4.1 O caso do Uber: novo setor de transporte urbano individual de pessoas	48
4.2 <i>Airbnb</i> e o mercado de hotelaria	58
CONSIDERAÇÕES FINAIS	62
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	66
ANEXOS	72
ANEXO 1 – Projeto de Lei do Senado Nº 748/2016	72
ANEXO 2 – Emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara Nº 28	77
ANEXO 3 – Projeto de Lei do Senado Nº748/2015	80
ANEXO 4 – Indicação legislativa da Câmara Municipal de Fortaleza Nº 0304/2017	85

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

Art. – Artigo

ADPF – Arguição de Preceito Fundamental

CDC – Código de Defesa do Consumidor

DMV – Departamento de veículos motorizados

EU – União Europeia

P2P – *peer to peer* (entre pares)

PLC – Projeto de Lei da Câmara

PLS – Projeto de Lei do Senado

SSP – Sistema de serviço de produto

INTRODUÇÃO

A sociedade contemporânea tem refletido, na sua estrutura social, os grandes avanços tecnológicos. Os impactos da globalização têm se demonstrado maiores e, cada vez mais, enraizados na dinâmica da pós-modernidade¹. O avanço da era digital suscita hoje novos paradigmas e debates relativos à organização social, à tecnologia e aos impactos que esse novo cenário tecnológico tem gerado não só no âmbito das relações pessoais, mas na economia global.

Na Era Digital e da Informação, deparamo-nos com uma nova forma de viver, baseada na tendência à facilitação da transmissão da informação e da comunicação. Com os novos ideais do mundo globalizado, a relação do Estado com a economia tem se modificado, posto que atualmente visualizamos um mundo sem fronteiras, culminando na expansão e inovação das relações pessoais. As relações privadas, sejam comerciais ou interpessoais, ultrapassam hoje os limites territoriais, e a participação do Estado nessas novas modalidades de relações demonstra-se insuficiente, haja vista a rápida modificação e atualização dos conceitos tecnológicos.

Com a ampliação dos conceitos de “desterritorialização” e “descentralização” a difusão de novos padrões sociais torna-se um fenômeno crescente. É certo que, muitas vezes, torna-se imprescindível a atuação estatal com vistas a minimizar possíveis prejuízos aos direitos fundamentais e os riscos que a ausência de regulação dessas novas relações pessoais possa ocasionar como, por exemplo, no que tange a questão da responsabilidade por reparação de danos.

A economia de compartilhamento ou *sharing economy*, como é conhecida externamente, apresenta-se como um conceito “inovador”² que agrega valor ao consumo colaborativo, ou seja, um sistema socioeconômico construído em torno do compartilhamento de recursos humanos, físicos e intelectuais, através de novos instrumentos tecnológicos. O acesso a bens e serviços, tais como carros, alimentos, hospedagem, informação, tecnologia,

¹ A pós-modernidade é um conceito atual e complexo que se liga ao surgimento de uma sociedade pós-industrial, na qual o conhecimento torna-se a principal força econômica de produção, cujas características podem ser citadas: a explosão tecnológica da eletrônica moderna e seu papel como principal fonte de lucro e inovação, predomínio de empresas e corporações multinacionais, crescimento da especulação internacional e ascensão da comunicação que ultrapassa fronteiras. (SANFELICE, 2003, p.5-6).

² A ideia de se compartilhar, realizar trocas, como será demonstrado ao longo do estudo, sempre existiu na história, por isso, o termo “inovador” já que a prática não é novidade, porém, no contexto que vivenciamos hoje, essa prática encontra uma nova roupagem que acarretam impactos diversos e em escalas jamais imaginadas.

entre outros, podem ser simplesmente compartilhados, sem necessidade de aquisição dos mesmos, consubstanciando uma nova forma sustentável de consumo.

Muitos benefícios são evidenciados com a economia de compartilhamento, dentre eles, o imperioso destaque se firma sobre os aspectos social, financeiro e ambiental, provando-se um avanço no conceito de sustentabilidade, na aproximação das relações pessoais, promovendo uma abordagem altruísta e dando preferência ao acesso (compartilhamento) ao invés de aquisição (centralização). (KRUPINSKY, 2014).

Em questão financeira, o compartilhamento auxilia na redução de custos, enquanto, propicia a obtenção de lucro com a exercício de novas atividades, podendo o indivíduo usufruir de bens e serviços de qualidade arcando com um custo bem inferior ao que iria enfrentar caso optasse por sua aquisição.

No quesito ambiental, o compartilhamento se mostra como um potencial alternativo social à redução dos danos ambientais ocasionados pelo consumo. Desse modo, ao gerar uma rotatividade do produto, evita-se o seu desperdício, reduzindo os impactos do consumismo exacerbado, suscitando menos produção de lixo e promovendo um grande avanço no que tange a sustentabilidade.

Diante deste cenário inovador, registra-se a inegável necessidade de acompanhamento e até mesmo estabelecimento de marcos regulatórios do Estado acerca deste novo fenômeno, haja vista os grandes reflexos que a economia de compartilhamento tem gerado nas relações sociais, ambientais e econômicas.

Assim, numa abordagem mais pragmática, questiona-se como a dimensão desse fenômeno afeta a vida da sociedade atual, haja vista refletir-se um movimento abrangente e, porque não, revolucionário? Além disso, como deve se portar o Estado no seu papel de agente regulador em face dos impactos socioeconômicos que causa o consumo compartilhado?

É certo que a carência de conhecimento acerca da temática e a consequente ausência específica de regulamentação dessas práticas, claramente lacunas legislativas, podem trazer efeitos danosos à sociedade. Também, inúmeros questionamentos acerca da sua natureza jurídica, impactos e a concorrência com o mercado tradicional, bem como a responsabilidade dos fornecedores/cedentes dos serviços e produtos vêm à tona.

Destaca-se como pauta principal desta dissertação o seguinte problema: em face da economia compartilhada e seus impactos socioeconômicos e culturais na sociedade global e, considerando que estamos diante de um novo cenário a carecer de estudo, qual o tratamento que se deve dar à economia de compartilhamento e de que maneira vem se comportando o

legislativo brasileiro sobre essa nova dinâmica, de modo a evitar riscos e prejuízos nas relações de consumo?

Nesse sentido, a presente dissertação visa analisar a economia de compartilhamento, também chamada de economia colaborativa: suas implicações na ordem econômica dos mercados; os contornos das novas relações sociais, traçando seus impactos positivos e negativos; e culmina numa breve análise de casos concretos, para fins de discussão acerca da sua juridicidade regulatória no que diz respeito às relações de consumo no Estado brasileiro.

Compreendendo que não se visualiza no cenário de economias globalizadas e de transição³, muitos estudos detalhados sobre a economia compartilhada e, mais especificamente, sua recente manifestação no Estado brasileiro, imprescindível o aprofundamento de pesquisas dessa nova configuração que vêm crescendo e angariando seguidores em todas as partes do mundo.

Vislumbra-se que com a novidade apresentada na tendência da economia compartilhada, surgem perspectivas de estudo acerca de sua definição, amplitude, impactos socioeconômicos e eventuais problemas e questionamentos decorrentes (como a questão de sua regulação), prontamente sugeridos como hipóteses a serem demonstradas mediante estudo do desenvolvimento desta prática que vem se alastrando pelo mundo.

Deste modo, será desenvolvida no proposto estudo, embora, ciente de que tais configurações negociais podem provocar impactos nas relações de consumo, o papel do Estado na regulação desse novo tipo de economia.

Tem-se como proposta na pesquisa apresentada o método hipotético-dedutivo, partindo-se de uma premissa geral (estudo acerca dos avanços, impactos, efeitos e questionamentos do consumo colaborativo) para análise do fenômeno da economia compartilhada, bem como, suas definições e consequências, a fim de se chegar a uma conclusão acerca da regulação das ligações envolvidas nessa nova modalidade de economia.

Fixa-se, quanto aos procedimentos adotados, os seguintes métodos: a) método histórico, propondo-se a efetuar uma análise histórica do surgimento do fenômeno e dos principais marcos para o desenvolvimento da economia compartilhada; b) método monográfico, com estudos bibliográficos acerca do tema; c) método estruturalista, sendo analisado fatos que explicitam os

³ Economia que transcende os padrões tradicionais de comércio. Nela, o uso da tecnologia coloca em contato comprador, vendedor e muitas vezes um terceiro que viabiliza por meio da Internet canais de contato para que as compras se efetivem, como por exemplo: o *Airbnb* e *Uber*.

impactos da economia compartilhada e demonstram de que maneira esses casos estão sendo trabalhados no Brasil.

Quanto as técnicas de pesquisa, será aplicada a pesquisa bibliográfica e descritiva não experimental, utilizando a técnica de documentação indireta, tendo como objeto a pesquisa bibliográfica em livros, periódicos, revistas especializadas, periódicos eletrônicos e pesquisa documental (leis, documentos eletrônicos e publicações em sítios do parlamento).

A presente dissertação encontra-se dividida em cinco seções: Introdução; capítulo 2, “A era digital e os novos paradigmas sociais, econômicos e tecnológicos - o fenômeno da economia de compartilhamento”; capítulo 3, “As novas relações de consumo e a intervenção regulatória na economia de compartilhamento”; capítulo 4, “Análise de casos práticos: regulação de aplicativos de economia colaborativa”; e, por último, as considerações finais. Vejamos a seguir.

Na Introdução é apresentada a contextualização do tema, explicitando do que se trata a economia de compartilhamento e um breve relato dos impactos do consumo colaborativo. Neste mesmo tópico, apresentamos o problema, objetivos, justificativa e apresentação da organização do trabalho.

No capítulo intitulado “A era digital e os novos paradigmas sociais, econômicos e tecnológicos - o fenômeno da economia de compartilhamento”, será realizada uma contextualização do objeto de pesquisa, apresentando uma breve abordagem sobre os efeitos da globalização, seus impactos sociais, econômicos e culturais, e como essas mudanças têm alterado as relações interpessoais e comerciais. Nele será apresentando o fenômeno da economia de compartilhamento: o surgimento dessa modalidade de consumo, decorrente dos avanços tecnológicos e efeitos da globalização e quais os motivos de sua difusão. Analisar-se-á, portanto, os novos mercados e estilos de vida colaborativos que nasceram com essa ideia.

Já no capítulo de número 3, buscaremos abordar as novas relações de consumo oriundas da economia colaborativa, também, a intervenção regulatória na economia de compartilhamento, de modo a demonstrar a sua natureza e como o Estado deve interferir para preservar e proteger as relações consumeristas na seara colaborativa. Para tanto, realizar-se-á um estudo sobre seu enquadramento como uma relação de consumo e consequente aplicação do Código de Defesa do Consumidor, bem como se proporá a analisar os marcos regulatórios para esta atividade.

No capítulo 4, traremos à baila a análise de casos práticos envolvendo atividades de consumo colaborativo e, para tanto, será feito um estudo sobre dois eventos latentes que estão sendo frutos de grandes debates recentes no cenário brasileiro: o aplicativo *Uber*, plataforma que favorece o compartilhamento no setor de transportes individual de pessoas; e o caso do

Airbnb, aplicativo de hospedagem colaborativa. Desse modo, serão apresentados os conflitos e debates envolvendo essas atividades, apresentando quais inovações estão sendo apresentadas pelo Poder Legislativo brasileiro em face dessas novas demandas.

Por fim, ter-se-á o último capítulo com apresentação das considerações finais da presente dissertação. Diante disso, ficará incumbida de concatenar a análise realizada acerca do fenômeno da economia de compartilhamento, seu desenvolvimento, efeitos e os impactos nas relações de consumo, reconhecendo o papel do Estado como garantidor da proteção do consumidor, de maneira a contribuir para o debate acerca da regulação dessa atividade.

2 A ERA DIGITAL E OS NOVOS PARADIGMAS SOCIAIS, ECONÔMICOS E TECNOLÓGICOS – O FENÔMENO DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO

Os avanços tecnológicos, desde seus primórdios, representam uma capacidade extrema de modificação social. Essa interferência pode ser observada a partir do descobrimento do domínio do fogo: um fator que ocasionou uma drástica alteração no modo de vida do ser humano, transformando-se desde sua base alimentar ao seu sistema de defesa e interação social.

A todo momento, podemos notar ao longo da história, como o surgimento das tecnologias, desde as mais elementares como o domínio fogo, a criação da roda, a manipulação dos metais, até o descobrimento das rotas marítimas, da industrialização e da cibernética, é capaz de modificar profundamente os aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais de uma sociedade. Nesse linear, percebemos como o comportamento humano vai se moldando às interferências tecnológicas e transpassando de uma interação e interferências locais para patamares cada vez maiores (SCHWAB, 2016).

A história é marcada pelo rompimento de paradigmas, mudanças ocasionadas por momentos decisivos que contribuíram para o avanço das relações humanas. Uma breve análise nesse sentido e nos deparamos com as convencionadas “Revoluções Industriais”, que consubstanciaram períodos marcantes para a humanidade. Caracterizadas pelos avanços tecnológicos, que trouxeram grandes impactos para a sociedade, impondo novos comportamentos e gerando nossas experiências. Assim, a literatura destaca três grandes momentos, convencionalmente chamados de: Primeira, Segunda e Terceiras Revoluções Industriais.

O surgimento das ferrovias, a invenção da máquina a vapor e a produção mecânica no final do século XVIII e início do século XIX, promoveram um grande avanço nas relações econômicas, gerando diversos impactos sociais.

Com o advento da eletricidade, da evolução das técnicas de produção, do surgimento das linhas de montagem, culminou-se a produção em massa, fato que caracterizou a Segunda Revolução Industrial, e nesse contexto, nos deparamos com novos valores sociais e comportamentos econômicos que trouxeram grandes reflexos no mundo jurídico (SCHWAB, 2016).

A terceira revolução industrial, no séc. XX, chamada revolução digital, acarretou mudanças estruturais na sociedade, refletindo em alterações sistêmicas na economia e nos padrões sociais modificando e inovando as relações jurídicas, culminando, após o surgimento

do transistor, no desenvolvimento da cibernética, internet e, principalmente, do *bit*⁴. A partir de então, o mundo passou a conhecer a era *bitcêntrica*⁵, na qual o espaço real vai cedendo lugar ao ciberespaço. Este representa uma nova realidade, um universo sem limites orgânicos e sem fronteiras espaciais ou temporais (CAVALCANTI; SILVA, 2016).

O que hoje chamamos de economia globalizada é fruto desse rompimento de barreiras e fronteiras proporcionado pela revolução tecnológica, e mais especificamente falando, pela revolução da Internet. Cunha-se hoje o termo “indústria 4.0” para referenciar o atual momento que vivenciamos, chamada de quarta revolução industrial e segundo Schwab (2016, p. 16), “a quarta revolução cria um mundo onde os sistemas físicos e virtuais de fabricação cooperam de forma global e flexível”, promovendo nesse sentido um ambiente propício a criação de novos modelos operacionais. Schwab (2016, p. 16) ressalta ainda que “o torna a quarta revolução diferente das anteriores é a fusão dessas tecnologias e a interação entre os domínios físicos, digitais e biológicos”.

Diante dessa era da informação, caracterizada pela ampla difusão da informação através da rede mundial de computadores, a difusão de notícias que demoravam dias para alcançar localidades além da comunidade local e se tornavam assuntos eternos, hoje, percorre o mundo em frações de segundos e com a mesma velocidade com que surge, desaparecem. Se antes, para compreendermos o presente, debatíamos sobre o passado, registrado em livros e jornais cuja produção se deu muito tempo após a consumação do fato histórico, atualmente, vivemos e debatemos o presente ininterruptamente, retratado ao vivo, a cores e em alta definição (CAVALCANTI; SILVA, 2016).

As identidades sociais, antes associadas a grupos que ocupavam um espaço físico e nele construíam seus valores, suas memórias e suas tradições, tem-se alterado junto com a ideia de fronteira física, dando origem a novas formas de agrupamento humano e assimilação social (DE CARVALHO, 2006). Diariamente, as novas tecnologias modificam a dinâmica contemporânea e os conceitos de território, tempo e espaço sofrem constantes alterações, como afirma Oliven:

Embora as noções de território e de fronteira tenham existido em diferentes momentos históricos, seus significados variam no tempo e no espaço. [...] O conceito de Estado-nação está sendo afetado pela compressão do tempo e do espaço, na medida em que a

⁴ O termo *bit* trata-se de uma simplificação para dígito binário. Ele é a menor unidade de informação que pode ser armazenada ou transmitida, usada na Computação e na Teoria da Informação. Um *bit* pode assumir somente 2 valores: 0 ou 1, corte ou passagem de energia respectivamente.

⁵ Referência ao mundo em torno do *bit*, cuja unidade de informação se tornou o principal sistema utilizado na computação.

velocidade da informação e dos deslocamentos se intensifica e faz com que as mudanças se acelerem cada vez mais. (OLIVEN, 2006).

Vivemos nesta sociedade uma mudança de paradigma acerca da nossa relação social, sobre o modo como interagimos, nos comunicamos, e segundo Schwab (2016, p.12), “as novas maneiras de usarmos a tecnologia para promover a mudança de comportamentos e os sistemas de produção e consumo também formam um potencial de regeneração”.

Com a revolução digital, possuímos acesso a um vasto universo de produtos e serviços digitais. Nesse ínterim, visualizamos cada vez mais a tendência da “virtualização” dos bens, com a transformação de processos físicos de aquisição em processos virtuais, o que ocasiona uma série de mudanças no âmbito das relações comerciais, sociais e de consumo.

Conforme Schwab (2016, p.58), a quarta revolução apresenta quatro principais efeitos aos negócios: a) a expectativa dos clientes – consumidores; b) a melhoria dos produtos através dados, o que acarreta uma melhor produtividade dos ativos; c) formação de novas parcerias, evidenciando a importância de novas formas de colaboração e d) modelos operacionais que se transformam em modelos digitais.

É perceptível observar de que modo as inovações tecnológicas afetaram o mundo dos negócios, e como mencionado por Schwab, vemos uma mudança em relação a expectativa do consumidor, como aquele que está cada vez mais “conectado”, ciente das informações a sua volta, com o “mundo em suas mãos”. Desse modo, passa a ser mais exigente e cada vez mais busca o conceito de eficiência que o mundo contemporâneo prega, haja vista que atualmente, mais do que nunca, sentimos o quanto “tempo é dinheiro” e passamos a nos atentar ainda mais com esse fator.

2.1 Novas formas de pensar

Após discutir tanto sobre globalização, seus inúmeros efeitos, impactos sociais e culturais, temos presentemente que é um aspecto econômico chamativo para nossa sociedade, e como o mundo contemporâneo se transformou após a *Webeconomia*⁶, modalidade de economia do século XXI, a qual traz novas formas de relações comerciais, imersa no universo virtual.

⁶ Referência aos novos modelos econômicos decorrentes da era digital.

Estamos passando por um período em que o consumo está mais do que nunca atrelado a ideia de consumismo, ao invés da simples aquisição de bens e serviços. Observando isso, Botsman e Rogers (2016) chamam de “hiperconsumo”, as quatro forças que desempenham um papel fundamental para manipulação e estímulo ao consumo: o poder de persuasão; a cultura de comprar agora e pagar depois; a lei dos ciclos de vida; e, por fim, o fator do “apenas mais um”.

Segundo os autores, o poder de persuasão é caracterizado pelo apelo proporcionado através dos meios de comunicação, auxiliados por campanhas de marketing e publicidade que são capazes de converter os desejos dos consumidores em verdadeiras necessidades e hábitos cotidianos. Nesse sentido, se valem de todo um contexto social e subconsciente para incutir na mentalidade do consumidor a necessidade pela aquisição daquele produto/serviço.

Vale a pena lembrar, por exemplo, como a cultura do consumo do cigarro foi propagada na vida das pessoas, a maneira sutil e sorrateira como a publicidade e os *designs*⁷ criaram uma ideia sedutora do uso do produto, atribuindo seu consumo ao significado de ser uma pessoa legal, “descolada”, e de atitude, vendendo não apenas um produto, mas sim uma imagem social.

Retratando a “cultura do comprar agora e pagar depois”, os autores apresentam diversas pesquisas e estudos realizados com grupos de consumidores acerca do uso do cartão de crédito. De acordo com as pesquisas, as pessoas apresentavam maior propensão à compra quando estavam diante da possibilidade de pagamento com cartão de crédito. Além disso, o tempo levado para tomar a decisão de gastar foi apresentado como bem menor para aqueles que dispunham da forma de pagamento com o cartão. Dessa maneira, ficou claro como esse simples “plástico” pode alterar a percepção de valor e necessidade para o consumidor. Como explana os autores “as pessoas pensam menos ou por menos tempo quando gastam com plástico.” (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p.23).

A facilitação ao crédito, portanto, foi outro fator que impulsionou o “hiperconsumismo”. A ideia de ter à disposição um valor que não dispomos no momento, incute o pensamento no consumidor que ele detém o poder aquisitivo para usufruir o produto/serviço, mesmo não dispondo em sua conta bancária daquele valor e mesmo sem considerar outras contas e demais compromissos que ao final no mês virão junto com a fatura do cartão de crédito.

⁷ Responsáveis pelos processos de criação dos produtos e serviços.

Nesse rumo, à medida que se crescia o desejo pelo consumo, estava-se disseminando a cultura do “novo é sempre melhor”. As pessoas passaram a valorizar o novo, e a todo momento eram incentivadas a trocar seus objetos pelos novos e “revolucionários” produtos colocados no mercado. Essa ideia do novo como melhor foi aproveitada pelos *designs*, que se valendo dessa oportunidade passaram a projetar produtos com uma durabilidade menor, propagando a da cultura da obsolescência.

Ilustrando melhor esse cenário da “lei dos ciclos”, da propagação da cultura da obsolescência, de mudança constante de necessidade insaciável pelo novo, Botsman e Rogers apresentam uma das razões de sua disseminação:

Os publicitários chamaram o tempo entre quando um produto era feito e quando ele era comprado pelo consumidor de “defasagem”. Para reduzir esse intervalo, os fabricantes induziam as pessoas a comprar cada vez mais produtos, de maneira mais rápida, e criavam desejo até mesmo quando as necessidades do cliente já estavam satisfeitas. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p.30).

A necessidade pela aquisição se tornou tão essencial que as pessoas passavam a comprar pelo simples prazer de ter. O “apenas mais um”, apresentado pelos autores, representa essa ideia, quando o indivíduo, apesar de já possuir aquele produto – que muitas vezes mal fazia uso – não abria mão de adquirir mais um. Portanto, não bastava ter um aparelho de televisão na sala de estar, também se fazia necessário um na cozinha e em um cada um dos quartos da casa.

Como consequência dessa era do “hiperconsumismo”, os autores ressaltam que:

De maneira semelhante, quanto mais espaço e quanto mais tempo nós gastarmos dedicados a acumular coisas em nas nossas vidas, menos espaço teremos para outras pessoas. Nosso ímpeto por riqueza material causou a exclusão das nossas necessidades sociais mais básicas, como os vínculos de família e de comunidade, paixões pessoais e responsabilidade social. Achamos que poderíamos suprir estas necessidades por meio de compras e do acúmulo de cada vez mais coisas. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p. 33).

Esse sistema de consumo valorizava mais do que tudo a propriedade: “você é aquilo que você tem”. Os bens apresentam-se como um portfólio, não importa o que você faz ou seus interesses, o *status* social estava enraizado na propriedade.

Apesar da grande propagação dessas ideias, e de termos e ainda estarmos vivenciando uma cultura do “hiperconsumismo”, essa mentalidade, entretanto, não pode ser interpretada como um fato intrínseco e imutável da sociedade:

O sistema de consumismo parece um fato fixo da vida moderna. Mas não é. O fato de o sistema ter sido produzido sugere que é possível remodelar essas forças a fim de criar um sistema mais saudável e sustentável com uma meta mais gratificante do que “mais coisas”. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p. 33).

Rompendo com esse paradigma, começamos a nos desvincular desse sistema de “hiperconsumismo” e de maneira gradual, percebemos a mudança de valores na sociedade.

Através do acesso à informação (da informatização) o consumidor apresenta-se cada vez mais consciente, e conceitos como sustentabilidade passaram a fazer parte dos elementos decisivos para tomada de suas decisões. A preocupação com o uso irracional de recursos e o consumo frenético vai ganhando força. Além do mais, o cenário econômico contribui para que o consumidor pense duas vezes antes de consumir e tenda mais a procurar alternativas para economizar. Vejamos:

Essa tendência de digitalização está atualmente caminhando para a maior transparência, significando mais dados da cadeia de fornecimento, mais dados na ponta dos dedos dos consumidores e, portanto, mais comparações ponto a ponto (*peer-to-peer*) sobre o desempenho dos produtos que transferem poder aos consumidores. Por exemplo, os sites de comparação de preços facilitam a comparação deles, da qualidade dos serviços e do desempenho do produto. Com o clique de um *mouse* ou toque do dedo, os consumidores instantaneamente passam de uma marca, serviço ou agência digital para a seguinte. (SCHWAB, 2016, p.59).

Sob o aspecto social, o que Schwab chama de “Quarta Revolução Industrial” é justamente esta fase que vivenciamos, ocorrendo a fusão dessas tecnologias e interação entre os domínios físicos, digitais e biológicos:

As tecnologias digitais, fundamentadas no computador, *software* e redes, não são novas, mas estão causando rupturas à terceira revolução industrial; estão se tornando mais sofisticadas e integradas e, conseqüentemente, transformando a sociedade e a economia global. (SCHWAB, 2016, p.16).

Para Rabin:

A sociedade contemporânea vive um período de transição feroz dos cânones da economia de produção de bens físicos (e da vinculação ao espaço geográfico) para uma era dos serviços, da informação, da comunicação e da geração de experiências, que desconhece fronteiras e desagrega o sentido ancestral das raízes “territoriais”. (RABIN, 2004, p.171).

Nesse sentido, a necessidade econômica vem tornando as pessoas mais abertas a novas formas de ter acesso e de como podem obter as coisas de que elas precisam. Essa transformação do modo de pensar, começa então a ocorrer a partir dos próprios consumidores (BOTSMAN, ROGERS, 2016).

Segundo Botsman e Rogers (2016), no século XXI do consumo colaborativo, não somos mais definidos pelo que possuímos, mas sim pela nossa reputação, por aquilo que podemos acessar, pela comunidade ao qual pertencemos e pelo modo como compartilhamos, rompendo o paradigma da propriedade.

Nesse sistema nada é forçado, o compartilhamento surge de forma natural e coloca em vigor um sistema no qual as pessoas podem partilhar recursos sem, no entanto, perder sua individualidade e liberdades pessoais. Diante disso, a internet tem sido o grande fator do crescimento dessa nova modalidade de economia, haja vista que proporciona o acesso e

incentiva o custo marginal de oferecimento de bens e serviços, além de agregar valores sociais e de sustentabilidade.

Outro fator é apontado como propulsor desse “novo modo de pensar”, que caracteriza o consumo colaborativo: são os chamados *millennials*, também conhecidos como “geração Y” ou “geração da internet”. Essa geração é caracterizada por ser ambiciosa e competitiva, um grupo que foi criado em meio ao universo digital e que cresce e envelhece com os avanços tecnológicos, fator este que contribui para o crescimento do compartilhamento (ANDRADE e PINTO, 2014).

O novo paradigma econômico, portanto, é o consumo colaborativo:

Estas novas tecnologias vêm sendo “festejadas” nos círculos de marketing e negócios, onde são denominadas de tecnologias “R” (de Relacionamento), pois viabilizam a “aglutinação” de pessoas que compartilham de interesses ou ideias comuns em torno de uma atividade ou projeto. A cada dia mais, aumenta a consciência de que estabelecer “comunidades virtuais” ou “de interesses” por assim chamá-las, pode ser a maneira mais efetiva de captar e reter a atenção dos “clientes” e estabelecer e consolidar relações duradouras. (RABIN, p. 172).

A economia de compartilhamento oferece oportunidade de crescimento econômico, aumenta o poder de escolha do consumidor e proporciona oportunidades de trabalho.

Desse modo, corroborando com os pensamentos de Botsman e Rogers, estamos percebendo uma transição gradual do pensamento individual egocêntrico para um pensamento de interesse próprio e coletivo ao mesmo tempo, transcendendo o simples significado de consumo.

2.2 Quando o compartilhamento substitui a propriedade: surgimento da ideia de economia compartilhada e fatores de difusão

As tecnologias de hoje parecem estar nos levando de volta para o comportamento colaborativo familiar, para o emprego por conta própria, e formas de comunidade baseadas na troca.

O uso eficiente de produtos e serviços é o ponto central da economia compartilhada. Aqui se verifica a posse dando vez ao acesso compartilhado. A ideia de compartilhar um bem e um serviço congrega valores econômicos, sociais e ambientais.

Chegamos a um momento em que possuímos coisas demais, e nos tornamos para além de proprietários, acumuladores. Muitas vezes os bens que possuímos não são mais utilizados, quando os são não é com frequência, ou ainda a sua manutenção não apresenta uma relação custo-benefício muito favorável.

Seguindo o sistema do “hiperconsumismo” narrado por Botsman e Rogers (2016), nos deparamos com inúmeros bens e serviços aglomerados, amontoados em torno de um único indivíduo. Diante disso, gera-se uma imensa massa de ociosidade, uma vez que ninguém será capaz de sozinho, aproveitar com máxima eficiência desses produtos e serviços.

Estamos cada vez mais envoltos do que Chase (2015, p. 33) chama de capacidade excedente: “A capacidade excedente, por si só, não passa de um valor latente. O valor real resulta de sua utilização”. Chase nos apresenta a capacidade excedente como o primeiro passo para a composição da economia colaborativa, visto que a ociosidade de um bem ou serviço pode ser aproveitado se for pensado de maneira coletiva e com organização. Assim, promoverá a utilização daquele bem de maneira mais eficiente, aproveitando-se do valor real da coisa:

A capacidade excedente se revela um insumo importantíssimo para compor um produto ou serviço da *Peers Inc*⁸. O custo da experimentação é reduzido à medida que o novo é extraído de algo que já existe e já foi consideravelmente (ou inteiramente) pago. [...] Em todos os casos, sai muito mais barato alavancar a capacidade excedente do que comprar uma nova matéria-prima. E a execução pode ser realizada em apenas uma fração do tempo, já que não precisamos encontrar, comprar, construir ou financiar os insumos. (CHASE, 2015, p. 34).

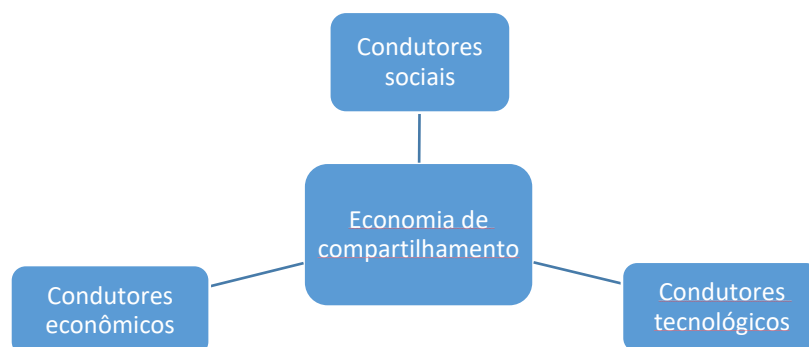
Outro fator que contribuiu para mudança de pensamento em favor da nova economia foi a crise financeira e atual situação de restrição orçamentária vivenciada por muitas famílias. As pessoas passam a buscar alternativas ao consumo, formas de economizar e de ganhar uma renda extra. Nesse sentido, visualiza-se uma tendência de maior procura por mecanismos colaborativos, haja vista que os mesmos dispensam a necessidade de aquisição de produtos de alto custo e viabiliza a utilização de serviços mais baratos do que serviços tradicionais. Em tempos de crise, compartilhar traduz-se em economizar.

Primeiro, a crise econômica criou uma profunda desconfiança das marcas e modelos mais antigos. Historicamente, tais épocas favorecem o surgimento de novas empresas e remodelação das antigas. E existe de fato uma considerável evidência de que as atitudes dos consumidores estão mudando em resposta à crise, incluindo uma disposição de experimentar novas marcas. Segundo, na esteira da crise os consumidores estão repensando o que consideram valioso em suas vidas. Isso é uma abertura para novos modelos para a entrega de produtos e serviços que ofereçam mais valor com menos custo. (GANSKY, 2011, p. 28).

⁸ Peers refere-se ao que Chase chama de pontos fortes individuais da colaboração, que são as pessoas e pequenas empresas que se envolvem em atividades regionais, em pequena escala, customizadas e especializadas para criar produtos e serviços específicos e especiais. Por outro lado, temos a *Inc* que constitui os pontos fortes industriais. Elas são as empresas, governos e instituições que alocam recursos, talentos e dinheiro consideráveis para simplificar o complexo. (CHASE, 2015, p. 15).

No conceito de Bockman (2014) as tendências de condução para economia compartilhada podem ser estudadas conforme a divisão em três classificações, que seguem o seguinte gráfico de interação:

Figura 1: Relações da economia de compartilhamento



Fonte: Página da Lovett Center⁹

Consoante a explanação de Bockman, são condutores sociais da economia compartilhada o aumento da densidade populacional que permite o compartilhamento, e o acesso a áreas com esse grande contingente populacional, que significa o aumento da oferta e da procura, tornando mais simples a criação de uma correspondência na economia compartilhada. Coadunando com tal fato, o consequente aumento do número de empresas que surgem e o seu crescimento explosivo que têm contribuído.

A crescente vontade de comunicação também é apontada como um fator social, os indivíduos têm o desejo de se comunicar e socializar com os outros em seu entorno. Novas formas de tendências econômicas também exigem novas formas de comunicação.

O pensamento sustentável é outro fator apontado por Bockman como um fator social que contribui para a economia compartilhada: “Uma norma social ensinada pela economia compartilhada é a colaboração da comunidade em conjunto para garantir o desenvolvimento sustentável¹⁰”.

Já no ponto de vista econômico, dos fatores apontados por Bockman fazem parte: a) a rentabilização do excesso de estoque ou de espera, e nesse sentido os recursos ociosos, agora podem ser compartilhados e muitas vezes rentabilizado; b) o aumento da flexibilidade financeira - a crescente globalização e comunicação em todo o mundo permite que as pessoas

⁹ Disponível em: <<http://thelovettcenter.com/wp-content/uploads/2014/11/bockmann-shared-economy.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2017.

¹⁰ Tradução livre: *One social norm taught by the shared economy is to have the community collaborate together to ensure sustainable development.*

descubram o benefício de obter renda com a propriedade ou a concessão de independência por não-propriedade; c) a possibilidade de proprietários encontrar possibilidades de ganhar renda e conquistar a independência financeira; d) o acesso pela posse - produtos mais caros e de luxo de repente se tornar acessível na economia compartilhada para novos grupos de clientes que não eram capazes de pagar por eles antes.

Por fim, as conduções tecnológicas são apresentadas pelas redes sociais, que ajudam a facilitar as transações pessoa para pessoa (P2P – *peer to peer*). A disponibilidade de dispositivos móveis e plataformas também representa um aspecto de condução à economia de compartilhamento – a ascensão dos *smartphones* ajudou a iniciar a difusão das plataformas e a facilitação de sistemas de pagamento também contribuem, posto que os sistemas de comércio eletrônico inteligente e faturação necessários para transações rápidas ajudam os clientes para ganhar a confiança e garantir o pagamento.

A economia compartilhada e o consumo colaborativo, portanto, se difundiram, e de tamanha forma que hoje já faz parte da vida cotidiana nos grandes centros urbanos. O crescimento da interação entre as pessoas através da internet e a percepção de que o consumo por meio da posse de bens acarreta em ociosidade, desperdício e mais consumo, permite que o compartilhamento vá assumindo como um estilo de vida socioeconômico da sociedade contemporânea.

Nesse sentido:

O consumo colaborativo permite que as pessoas percebam o benefício do acesso aos produtos ao invés da sua posse. Com isso, elas economizam dinheiro, tempo, espaço, além de terem a chance de fazer novos amigos e se legitimar como cidadãos conscientes e ativos. Com essa dinâmica, o consumo colaborativo possui uma configuração que permite que ele cresça cada vez mais. (ANDRADE; PITO, 2014 apud BOSTMAN e ROGERS, 2011; p.6).

Atualmente, a economia compartilhada tem se tornado um estilo de vida, e sua prática tem aderido inúmeros seguidores a cada dia.

Hoje, existe um grau sem precedentes de interconectividade, assim como uma infraestrutura para participação. Nossa imersão em plataformas de informações inovadoras, comunicação e tecnologia (ICT), especificamente redes sociais online e dispositivos móveis portáteis, é o segundo fenômeno que nos leva a uma mentalidade de “nós”. (BOSTMAN; ROGERS, 2016, p. 43).

Com essa ferramenta democrática e descentralizada, que é a internet, o desenvolvimento cultural se tornou cada vez mais célere e a formação de redes sociais potencializou essa capacidade. É certo que a ideia de se compartilhar sempre dependeu de uma rede de interações, no entanto, a rede atual do compartilhamento está redefinindo seu âmbito, seu significado e sua possibilidade, essa rede é a internet (BOSTMAN; ROGERS, 2016).

Muitos acreditam que a economia de compartilhamento não passa de um capital de risco, ou seja, no momento econômico que vivenciamos, a iniciativa do capital de investimento proporcionou o crescimento desse fenômeno da economia compartilhada.

Para outros, a economia colaborativa apresenta-se como um presente econômico, fruto da evolução social e tecnológica. O que se pode afirmar é que este fenômeno agrega um pouco de cada visão.

Autores como Botsman e Rogers (2016) afirmam que a colaboração se tornou palavra de ordem de economistas, filósofos, comerciantes, empresários, analistas de negócios:

Quanto mais examinamos essas tendências, mais convencidos ficamos de que todos estes comportamentos, estas histórias pessoais, teorias sociais e exemplos de negócios apontam para uma onda socioeconômica emergente; os velhos C's estigmatizados, associados com o ato de juntar e "compartilhar" – cooperativas, bens coletivos e comunas – estão sendo renovados e transformados em formas atraentes e valiosas de colaboração e comunidade. Chamamos esta onda de consumo colaborativo. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p. 14).

Para Sundararajan (2016), não é de se estranhar que não achemos surpreendente a ideia de compartilhamento, haja vista que o fato de compartilhar a casa para uma hospedagem "*be a hosting*"¹¹, o compartilhar uma carona ou um bem a alguém não traduz nenhuma novidade. O que de fato é novo e se demonstra ser o ponto chave da economia de compartilhamento é a sua questão econômica. As pessoas não deixaram de compartilhar, apenas agregaram um valor econômico a essa prática, o que corroborou no fenômeno que hoje chamamos de consumo colaborativo.

Se todas as atividades aparentemente "novas" fossem amplamente prevalentes no passado, por que há tanta empolgação? Bem, primeiro, essas novas formas de fazer coisas familiares estão sendo alimentadas por tecnologias que estendem sua "comunidade" econômica muito além da família ou amigos que vivem em seu bairro, a um subconjunto digital da população em geral: permitindo que nos envolvamos no que a socióloga Juliet Schor chama de "compartilhamento estranho"¹². (SUNDARARAJAN, 2016, p.5).

Conceituar este fenômeno não tem sido uma tarefa fácil, segundo Schor (2014):

¹¹ Tradução livre: ser hospedeiro.

¹² Tradução livre: "*If all of these seemingly "new" activities were widely prevalent in the past, the why there so much excitement? Well, first, these new ways of doing familiar things are being powered by technologies that extend your economic "community" far beyond family or friends who live in your neighborhood, to a digitally vetted subset of the population at large: allowing us to engage in what the sociologist Juliet Schor calls "stranger sharing"*".

Chegar com uma definição sólida da economia de compartilhamento que reflete o uso comum é quase impossível. Existe uma grande diversidade entre as atividades, bem como os limites desconcertantes elaborado pelos participantes.¹³

[...]

O termo "economia partilhada" é um termo relativamente novo não muito usado na literatura científica atual. A "economia comum" descreve um tipo de modelo de negócio que se baseia na partilha de recursos entre os indivíduos através de serviços de pessoa para pessoa - permitindo aos clientes acesso aos bens quando necessário. Enquanto o compartilhamento de bens sempre foi uma repetição mútua entre as pessoas que estão próximos uns dos outros (vizinhos, familiares e amigos), nos últimos anos o conceito de partilha progrediu de uma prática de comunidade em um modelo de negócio rentável. Esta crescente legitimidade reflete os fenômenos de redes pessoa para pessoa, o consumo colaborativo e economia de acesso.¹⁴ (SCHOR, 2014, p.2).

Da mesma forma, afirma Orsi (2013) que a economia compartilhada é difícil de se definir, em sua opinião, o fenômeno engloba uma ampla gama de atividades, incluindo cooperativas de trabalho, programas de partilha de carros de moradores, cooperativas habitacionais, hortas comunitárias, cooperativas de alimentos, e as cooperativas de energia renováveis, entre outras.

Para a União Europeia, segundo relatório do Parlamento Europeu (2017/2003 INI):

O conceito de "economia colaborativa" abrange uma vasta gama de atividades, que provêm de uma série de modelos empresariais colaborativos, incluindo os que não têm fins lucrativos; os modelos de negócio que vão desde plataformas colaborativas, que permitem o intercâmbio de bens ou serviços em todo o mundo, a pequenas e médias empresas colaborativas que fornecem serviços às comunidades locais. (EU, 2017, p. 15).

Na visão de Marco Bockman (2014):

O termo abrange uma gama extensa de plataformas digitais e atividades off-line, de empresas financeiramente bem-sucedidos como *Airbnb*, um serviço de acomodação pessoa por pessoa, a iniciativas menores, como coletivos de reparação e bibliotecas de ferramentas. Muitas organizações estão ansiosas para posicionar-se no âmbito da "grande tenda" da economia compartilhada por causa do significado simbólico positivo de partilha, o magnetismo das tecnologias digitais inovadoras, e o volume crescente de atividade de compartilhamento representa um fenômeno mais recente. Ela decorre da proliferação, como uma resposta funcional à evolução das necessidades da comunidade mundial, de sistemas regulatórios globais por sectores, por vezes, fornecidos com poderes de regulamentação e chamadas a adotar medidas

¹³. Tradução livre: "Coming up with a solid definition of the sharing economy that reflects common usage is nearly impossible. There is great diversity among activities as well as baffling boundaries drawn by participants."

¹⁴. Tradução livre: "The term "shared economy" is a relatively new term not used much in the current scientific literature. The "shared economy" describes a type of business model that builds on the sharing of resources between individuals through peer-2-peer services – allowing customers to access goods when needed. While sharing goods has always been a mutual repetition between people that are close to each other (neighbours, family and friends), in recent years the concept of sharing has progressed from a community practise into a profitable business model. This growing legitimacy reflects the phenomena of peer-2-peer networks, collaborative consumption and the access economy."

individuais, bem como dos organismos responsáveis pela resolução das controvérsias que possa surgir entre os reguladores globais e os destinatários da sua ação¹⁵

Para Meyer:

[...]A ideia de economia de compartilhamento não é novidade. O que distingue essas empresas inovadoras do passado é a sua capacidade de usar a Internet e os *smartphones* para conectar facilmente aqueles que querem algo com aqueles que têm algo a oferecer¹⁶. (MEYER, 2016, p.1).

Botsman e Rogers (2011) afirmam que o consumo colaborativo não é mais uma tendência, mas, sim, uma realidade, apontando como fator de sua consolidação a crise econômica de 2008, de modo que colocar em uso aquilo que os economistas chamam de “capital morto” se tornou o ponto central da economia de compartilhamento.

A questão que diverge o “novo compartilhar” daquele praticado desde tempos remotos é o fato de que antes o problema era encontrar pessoas que oferecessem tais produtos e serviços. No entanto, essa barreira foi ultrapassada com a *Web2.0*¹⁷ e a disseminação das redes sociais. Com a propagação da rede mundial de computadores, como se sabe, os conceitos de espaço e tempo foram modificados, a possibilidade de se localizar um bem ou serviço desejado se tornou uma questão de segundos no universo digital.

A formação e o desenvolvimento das redes sociais, apontada por Botsman e Rogers como o fato “mais inclusivo e perturbador em termos culturais do nosso tempo” foi o grande responsável, portanto, pela difusão da economia colaborativa.

[...] a Internet criava uma infraestrutura aberta automatizada sem limites para compartilhar, mas também um sistema de valores de querer fazer parte de algo maior do que os seres de consumo individuais. Projetos abertos e de colaboração apelavam para a necessidade de individualidade e autonomia de um participante e, ao mesmo tempo, forneciam um senso de pertencimento, de uma comunidade. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p.49).

¹⁵ Tradução livre: “The term covers a sprawling range of digital platforms and offline activities, from financially successful companies like Airbnb, a peer-to-peer lodging service, to smaller initiatives such as repair collectives and tool libraries. Many organizations have been eager to position themselves under the “big tent” of the sharing economy because of the positive symbolic meaning of sharing, the magnetism of innovative digital technologies, and the rapidly growing volume of sharing activity represents a more recent phenomenon. It stems from the proliferation, as a functional response to the changing needs of the world community, of global regulatory systems by sectors, sometimes provided with rulemaking powers and called to adopt individual measures, as well as of bodies responsible for the resolution of the controversies that may arise between the global regulators and the addressees of their action, or between the latter.”

¹⁶ Tradução livre: “The idea of sharing economy is nothing new. What sets these innovative companies apart from those of the past is their ability to use the Internet and smart phones to easily connect those who want something with those who have something to offer.”

¹⁷ *Web2.0* consubstancia-se num termo popularizado a partir dos anos 2000 para designar uma segunda geração de comunidades e serviços, tendo como conceito a “Web enquanto plataforma”, envolvendo wikis, aplicativos baseados, redes sociais, blogs e Tecnologia da Informação.

Segundo os autores, o poder da coletividade e a constatação de sua eficiência, através de indivíduos mesmo dispersos fisicamente, mas conectados virtualmente, teve seu ponto decisivo na década de 2000, com casos de sucesso como o *crowdsourcing*.

O *crowdsourcing* foi um conceito cunhado por Jeff Howe como “o ato de pegar uma tarefa tradicionalmente desempenhada por um agente designado (usualmente um funcionário) e terceirizá-la para um grupo indefinido, geralmente grande, de pessoas na forma de uma convocação aberta”, tornou-se uma importante ideia de negócios. (BOTSMAN; ROGERS, 2016).

Trata-se, portanto, de uma colaboração massiva de indivíduos que não pertencem a uma entidade ou instituição, todavia, que em conjunto investem recursos em trabalho comum, ensejando uma modalidade aberta de trabalho conjunto.

Desse modo, partindo do princípio da colaboração, as pessoas juntas, realizam o que antes não poderiam fazer sozinhas.

O que o sucesso do crowdsourcing mostrou foi que à medida que as pessoas deixam os comportamentos de consumo hiperindividualistas, que passam de uma “mentalidade eu” para uma “mentalidade nós”, surge que passam de uma dinâmica de empoderamento. Especificamente, redes online reaproximam as pessoas, tornando-as mais dispostas a alavancar a velha regra empírica: os números têm poder. E os impactos do compartilhamento e da colaboração online não estão restritos ao mundo virtual. Eles estão vazando para o mundo off-line, criando mudança dentro dos nossos mundos culturais, econômicos, políticos e de consumo. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p.50).

A ideia de compartilhamento ganhou forças diante do cenário socioeconômico que passamos a vivenciar, e fatos como o surgimento de novas modalidades de negócio como o *crowdsourcing* representa essa mudança de visão econômica de um paradigma individual para um capital aberto, compartilhado.

Para exemplificar melhor as grandes mudanças em relação ao capitalismo industrial diante da nova economia colaborativa, Chase (2015) apresenta o seguinte quadro comparativo da nova economia de compartilhamento em relação ao capitalismo industrial:

Tabela 1: Transição do capitalismo industrial à economia colaborativa

CAPITALISMO INDUSTRIAL	ECONOMIA COLABORATIVA
Encyclopedia Britannica (40 mil artigos)	Wikipédia (32 milhões de artigos e 287 línguas)
Monocultura	Diversidade
Centralizado	Distribuída
Defende as convenções e as tradições	Experimenta, aprende, se adapta, evolui
Ativos e riquezas controlados por poucos	Redes maiores vencem

Busca o status de monopólio	Skype, Whatsapp e redes mesh
Prospera em economia de escala	Prospera na economia do grátis (capacidade excedente)
Padronização	Customização e personalização
Valor criado por meio de segredos comerciais e patentes	Valor criado por meio da troca de ideia e padrões abertos
IstokPhoto (milhões de fotos)	Flickr (bilhões de fotos)
Redes de TV (sessenta anos com três redes nos Estados Unidos)	YouTube (upload de cem horas de vídeo por minuto; o volume de vídeos de um mês equivale ao volume total das redes de TV)
Bank of America, Capital one (“grandes demais para quebrar”)	Lending Club, Prosper (resilientes e oferece redundância)
Detentores dos ativos	Tomam os ativos emprestados
Carro particular	Zipcar, Car2Go
Ônibus e trens	Blablacar
Um dólar equivale a qualquer outro dólar	Os intangíveis são visíveis e valorizados
A grande mídia	Blogosfera, Twitter, Tumblr

Fonte: CHASE, 2015, p. 16.

Essa tabela representa brevemente de que maneira está ocorrendo a transição do capitalismo industrial para a economia colaborativa, onde a capacidade dos indivíduos se potencializa dentro de uma rede de interações, promovendo o desenvolvimento social, cultural, tecnológico e econômico.

É perceptível como as tecnologias promovem gradualmente a mudança de sistemas socioeconômicos, bem como agenciam a inserção de novos hábitos na sociedade. Destarte, podemos notar a modificação de conceitos centralizados, monoculturais, de monopólio e padronizações envolvidos nos mercados tradicionais, para expansão dos negócios através novos modelos diversificados, baseados na descentralização de recursos e distribuição dos ativos. Nesse sentido, a capacidade de armazenamento de informações advinda da atualização de tecnologias promove a expansão da informação e da sua acessibilidade, atingindo cada vez mais um maior contingente e propiciando a participação das pessoas nos diversos setores da sociedade, corroborando mais ainda para a difusão da economia colaborativa.

Nesse cenário de transformações, a economia de compartilhamento se apresenta em diversas formas e novos modelos de negócios, formado por sistemas de colaboração, que

merecem uma análise cuidadosa a fim de que possamos compreendê-lo dentro do nosso sistema normativo.

2.3 Sistemas da economia de compartilhamento: mercados e estilos de vida colaborativos

A colaboração no cerne do consumo colaborativo pode ser local e pessoal, ou usar a Internet para conectar, combinar, formar grupos e encontrar algo ou alguém a fim de criar interações entre partes do tipo “muitos para muitos”.

Para Botsman e Rogers (2016), de maneira simples as pessoas estão novamente compartilhando com a comunidade, porém este fenômeno está acontecendo de uma forma e em uma escala que nunca se tinha visto ou imaginado anteriormente, culminando o que os autores chamam de “cultura do o que é meu é seu”.

Ornellas (2012) apresenta o consumo colaborativo em três sistemas: 1) Sistema de produtos e serviços, 2) sistema de redistribuição de mercados, e 3) estilos de vida colaborativos: o sistema de produtos e serviços compreende um sistema de múltiplos produtos de uma companhia ou privados, que podem ser compartilhados ou alugados; já o sistema de redistribuição de mercados propicia a reutilização de itens antigos e que não mais estão em uso; e, por fim, o terceiro sistema consiste na interação de pessoas com interesses semelhantes e que desejam compartilhar seus conhecimentos, recursos, espaços, etc.

Botsman e Rogers (2016), também dividem a economia de compartilhamento em sistemas de consumo, classificados de maneira semelhante: Sistema de serviços de produtos (SSP), Mercados de distribuição, e Estilos de vida colaborativos.

Com base no sistema de serviços de produtos, o usuário paga pela utilização de um produto sem a necessidade de adquiri-lo, trata-se, portanto, de um serviço que permite o acesso de vários tipos de produtos de propriedade de uma empresa, bem como abrange a disponibilização de produtos de propriedade privada que também são postos para compartilhamento entre pares, pessoas físicas. A essa relação atribui-se o nome *peer to peer*¹⁸ (P2P).

Um exemplo de SSP é a plataforma *Netflix*, que propicia o compartilhamento de filmes, sendo proprietária dos direitos sobre os títulos apresentados em catálogo para o usuário, que

¹⁸ O termo *peer* que na língua inglesa significa “par” atribui uma ideia da relação *peer-to-peer* como uma relação entre pares, entre pessoas físicas, entre os próprios usuários do produto.

paga um valor mensal para ter acesso a uma infinidade de conteúdo cinematográfico e de mídias de entretenimento. Outro exemplo é o caso da *Zipcar*, plataforma de compartilhamento de automóveis. Esta é uma empresa que fornece o serviço de locação de carros por hora, sendo proprietária de uma frota variada de estilos e modelos, permitindo que o consumidor através de sua plataforma *online* escolha por quantas horas irá utilizar o veículo desejado.

Além desses, há um sistema de serviços de produtos que tem por finalidade o compartilhamento de brinquedos infantis. A plataforma *DimDom*, de origem francesa, propicia o aluguel de brinquedos através de assinaturas que permitem a troca constante do produto, pois são bens que perdem rapidamente seu uso em razão do cêlere e constante desinteresse da criança pelo brinquedo, assim, os pais podem realizar a troca deste sempre que não estiver sendo mais utilizado (BOTSMAN E ROGERS, 2016).

Percebe-se que no sistema de serviço de produtos, enxergamos na verdade uma transformação de um mercado de venda de produtos para um mercado de serviços. Ao invés de simplesmente vender o produto e a partir dali romper a ligação com o consumidor, as empresas estão mudando seus estilos de negócio para manter uma relação duradoura e constante com o cliente, oferecendo o mesmo produto, porém, assumindo os encargos de sua manutenção e propriedade, enquanto o consumidor desfruta eficientemente do bem.

Dentro desse sistema, Botsman e Rogers (2016) destacam ainda o chamado SSP de longa vida, um sistema que promove um “ciclo fechado” em torno do produto, ou seja, um sistema que compreende todo o processo de criação, produção, comercialização e descarte de um produto. Em um SSP de longa duração a empresa que fabrica e comercializa o produto se torna responsável além da manutenção do mesmo, pelo seu descarte. Após o esgotamento da utilização do produto, a empresa faz o recolhimento dele e oferece a devida destinação, aproveitando muitas vezes os materiais para reciclagem, reutilizando os insumos e promovendo um sistema mais limpo e verde, ecologicamente correto.

No modelo de hiperconsumo, a propriedade de um produto e a responsabilidade por ele são transferidas para o consumidor e para o ponto de venda, criando uma cultura de “uso e descarte” e bastante lixo. Com um SSP de longa vida, a responsabilidade da empresa não termina quando o produto é fabricado ou vendido – ela é responsável pelo ciclo de vida completo. (BOTSMAN E ROGERS, 2016, p. 99).

No que diz respeito ao sistema de mercados de redistribuição, esse é caracterizado pela redistribuição de mercadorias, podendo ser usadas ou não, cujos proprietários desejam passar a diante. Nesse caso, as mercadorias usadas serão redistribuídas deixando o local onde não mais serão úteis para servir a alguém. Esse sistema remove os encargos da propriedade, como manutenção, conserto e seguro, e permite o usuário aproveitar ao máximo o ativo adquirido.

São classificados como mercados de distribuição o *craigslist*, que funciona como uma lista de classificados *online* que coloca à disposição pessoas que tem algo a oferecer e ao mesmo tempo aquelas que buscam algo específico, propiciando a interação entre os interessados em realizar a troca. Outros exemplos conhecidos de mercado de redistribuição são o *E-bay* e *Freecycle*.

O *E-bay*, que inicialmente tinha como proposta promover a troca de produtos e serviços, hoje se apresenta como um mercado diversificado de espaços, assumindo a característica de mercado eletrônico (*e-commerce*). Por outro lado, o *Freecycle* é uma rede de troca de bens a nível local, que funciona via grupos de discussão, onde um potencial interessado subscreve em um grupo para a sua cidade, e depois envia e-mails com pedidos de objetos de seu interesse, ou ofertas de bens que não necessite mais. A entrega é combinada entre o doador e o receptor. Segundo o *site* do grupo, que se denomina como uma organização sem fins lucrativos: “Ser membro é grátis, e tudo o que é anunciado tem que ser grátis, legal e apropriado para todas as idades”.

Na visão de Botsman e Rogers (2016), mesmo diversas vezes se tratando de propostas distintas, os modelos de mercado de distribuição trazem inúmeros benefícios para a sociedade, pois ao tornar acessível a troca de bens, promovendo a reutilização destes, o mercado propicia a extensão da vida útil dos bens, além de reduzir a acumulação e produção de lixo. Ademais, com facilitação da comercialização entre particulares e pequenos comerciantes, esses mercados favorecem a economia local, fazendo girar o capital, auxiliando os pequenos negócios a crescerem e se expandirem.

Independentemente das especificidades da troca, um mercado de redistribuição estimula a reutilização e a revenda de itens antigos, em vez de jogá-los fora, e também reduz significativamente o desperdício e os recursos que acompanham uma nova produção. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p. 62).

Por fim, temos o sistema do estilo de vida. Nesse quesito, o compartilhamento ultrapassa os bens físicos compartilhados. Aqui as pessoas com interesses comuns buscam dividir bens intangíveis, como o tempo, espaço, habilidades, dinheiro etc. Dentro desse sistema, encontramos o *Zopa*, grande site inglês que promove o compartilhamento de empréstimos pessoais. Sobre ele, Botsman e Rogers (2016) explicam se tratar de uma rede de credores e tomadores de empréstimo, onde as pessoas com dinheiro sobrando o emprestam a pessoas que queiram tomar emprestado, ao invés de investi-lo, eliminando a função de intermediário do banco.

Existe o *Kickstarter*, que promove o compartilhamento de recursos para promoção de ideias inovadoras: a proposta aqui é lançar a ideia de projeto e outras pessoas interessadas investirem nela, falando-se, portanto, em um financiamento coletivo de ideias.

O famoso *Airbnb*, compartilhador de hospedagens, promove uma experiência diferenciada ao inserir o hóspede em contato direto com a vida cotidiana dos residentes, proporcionando uma maior interação e imersão social, e ao mesmo tempo garante uma maior economia para o usuário em relação aos altos custos de uma hospedagem tradicional.

Nesse último sistema, se faz necessário haver um elevado grau de confiança, haja vista que o foco é a troca de interação entre as partes.

Ao longo dos sistemas de serviços de produtos, dos mercados de redistribuição e dos estilos de vida colaborativos, a motivação poderá variar da economia de dinheiro ao ato de ganhar dinheiro, da conveniência a conhecer amigos, de economizar espaço a economizar tempo, de se sentir parte de uma comunidade a “fazer a coisa certa”. A sustentabilidade, em geral, é uma consequência não intencional do consumo colaborativo. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p. 62).

Ainda, na visão dos autores, o consumo colaborativo se baseia em quatro princípios: a) massa crítica, b) capacidade ociosa, c) crença no bem comum e d) confiança no entre desconhecidos.

A massa crítica para os autores configura-se em um impulso satisfatório para tornar-se um sistema sustentável, logo, faz-se necessário a existência de mercadorias suficientes para atender os demasiados gostos de todos que participam de um sistema colaborativo, assim, atendendo a demanda o sistema consegue se consolidar atraindo ainda mais consumidores.

No que diz respeito à capacidade ociosa, os autores apresentam a importância do saber se o objeto que se irá colocar em disposição pode ser utilizado, haja vista que o elemento central do sistema colaborativo é a troca, o oferecimento de um bem ou serviço que teoricamente encontra-se ocioso. Para tanto, é imprescindível que aquele bem que será colocado à disposição detenha também um tempo de vida útil aproveitável.

Já o princípio do bem comum refere-se a mudança do pensamento romano da *res publica* para a ideia da propriedade privada, o que segundo os autores, com o advento da tecnologia e mídias digitais, vem tomando novos significados, o que reforça valores da comunidade e promovem o encontro de pessoas com interesses em comum.

O princípio da confiança, um dos mais latentes, é apresentado por Andrade e Pinto (2014) como um dos elementos centrais do consumo colaborativo, destaca-se, pois, a relação formada através dessa interação é uma relação baseada no grau de confiança entre duas pessoas.

Nessa relação é possível se inserir em dois polos distintos:

Também existem duas maneiras de participar do consumo colaborativo, sendo que cada uma delas tem um apelo diferente para pessoas diferentes. Você pode desempenhar o papel de “par provedor”, ao fornecer bens para alugar, compartilhar ou tomar emprestado; ou desempenhar o papel de “par usuário”, ao consumir os produtos e serviços disponíveis. Alguns participantes escolherão fazer as duas coisas, mas outros talvez se sentirão confortáveis em uma única ponta do espectro. (BOTSMAN; ROGERS, 2016, p. 60).

Girando em torno de todos esses sistemas de compartilhamento, deparamo-nos com as plataformas, que, para Chase (2015) são responsáveis pela disponibilização da capacidade excedente por meio de três maneiras: decompondo, agregando e abrindo a capacidade excedente.

Com a ideia de decomposição e agregação, temos a possibilidade de utilização do bem de maneira mais eficiente. Ao decompor a capacidade excedente, a plataforma abarca um grande e volumoso ativo e o transforma em pequenas fatias e incrementos, disponibilizando o seu uso pormenorizado de forma a torná-lo mais aproveitável. Um exemplo de plataforma de decomposição é a *Zipcar*, uma vez que ao possuir um carro, que passa muitas horas do dia ocioso, ela quebra essa ociosidade oferecendo a sua utilização por frações de tempo, de maneira a se tornar aproveitável o tempo suficiente para cada cliente utilizando-se do mesmo produto reiteradas vezes.

Diferente da decomposição, que traz uma ideia de divisão da ociosidade do produto por meio de uma plataforma, as plataformas de agregação reúnem a ociosidade de vários bens, de maneira que a capacidade excedente de vários ativos que individualmente era pequena demais transforma-se em algo grande, confiável e uniforme (CHASE, 2015).

O *Airbnb* é um caso de plataforma de agregação, quando ao permitir que pessoas aluguem uma propriedade ou parte dela (quartos ociosos), ela promove a reunião de várias “capacidades excedentes” em um único espaço. Dessa forma, simplifica e torna mais fácil o acesso a esses bens, agregando um valor de confiança ao usuário.

Ambos os casos de plataformas de decomposição e agregação possibilitam o usuário obter mais valor de um ativo utilizando-o de forma mais prática e barata do que seria possível anteriormente.

Quando Chase (2015) fala sobre a plataforma de abertura, refere-se as plataformas que favorecem a criação de novos valores, abrindo a capacidade excedente à criatividade e inovação. Para exemplificar esse sistema, a autora faz alusão ao uso de dados pagos e coletados pelo poder público, que sendo postos à disposição da sociedade, são capazes de promover a criação de novas plataformas voltadas para o benefício da própria comunidade. Destarte, foi o caso do GPS (sistema de posicionamento por satélite), financiado pelo governo norte-

americano que hoje é utilizado por diversas plataformas para facilitar seus negócios e transações, bem como para auxiliar diversas pessoas em deslocamento diário, transmitindo informações sobre tráfego local, como o caso do aplicativo *Waze*¹⁹.

No fim das contas, o propósito de uma plataforma é liberar o valor escondido na capacidade excedente mobilizando os ativos, o tempo, o conhecimento e a criatividade dos outros. Utilizar-se da capacidade excedente é um ato fundamentalmente colaborativo. É compartilhar. (CHASE, 2015, p. 48).

Diante de tamanha grandeza de possibilidades, modelos e interações que a economia de compartilhamento proporciona, encontramos inúmeros novos fatores que juridicamente não descobrem uma solução concreta para eventuais problemas decorrentes dessas novas relações. Temos acompanhando a constante inovação de conceitos e valores atribuídos as novas relações jurídicas, e precisamos analisá-las sobre seu aspecto e enquadramento no ordenamento legal.

¹⁹ Aplicação para smartphones ou dispositivos móveis baseados na navegação por satélite, contém informações de usuários e detalhes sobre rotas, dependendo da localização do dispositivo portátil na rede mundial de computadores.

3 AS NOVAS RELAÇÕES DE CONSUMO E A INTERVENÇÃO REGULATÓRIA NA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO

Os primeiros indícios da economia de compartilhamento remota o fim do séc. XX. Conforme descrito nos capítulos anteriores, esse novo modo de compartilhar, fruto da Era informacional, da *Web 2.0*, ocasionou mudanças relevantes nas relações sociais e econômicas.

Não se pode afirmar que a economia de compartilhamento veio para substituir definitivamente o mercado tradicional e as relações clássicas de consumo, todavia, é notório que esse fenômeno trouxe impactos que merecem atenção.

Com tantos avanços tecnológicos e diariamente novas modalidades de relações e interações pessoais vão surgindo, o Estado não consegue acompanhar o desenvolvimento de tantos fenômenos.

Nesse sentido, Schwab bem expressa esse descompasso entre legislação e fenômenos sociais:

Primeiro, acredito que os níveis exigidos de liderança e compreensão sobre as mudanças em curso, em todos os setores, são baixos, quando contrastados com a necessidade, em resposta à quarta revolução industrial, de repensar nossos sistemas econômicos, sociais e políticos. O resultado disso é que, nacional e globalmente, o quadro institucional necessário para governar a difusão das inovações e atenuar as rupturas é, na melhor das hipóteses, inadequado, e na pior, totalmente ausente. (SCHWAB, 2016, p.17).

À medida que o tempo passa, os avanços tecnológicos, as plataformas e o *Peers Inc* crescem em escala exponencial. Percebemos como um dos resultados desse rápido crescimento e expansão um efeito de concentração, como bem explana Roxane Googin citada por Robin Chase:

O efeito de concentração é extremo. Não é fácil criar e desenvolver o mecanismo de processamento centralizado [o que a *Peers Inc* chama de plataforma], mas, uma vez que estiver funcionando, a próxima transação sai efetivamente de graça. Com isso, o mecanismo sai devorando todas as operações menores e menos eficientes por ser ao mesmo tempo mais barato e mais eficaz. Os lucros de todas as empresas falidas, bem como a diferença de eficiência entre o negócio manual e o automotizado, reverterem para o centro. (GOOGIN apud CHASE, 2015, p. 210).

Nesse sentido notamos que a tendência é que as *Peers Inc* que primeiro se lançaram no mercado, com o sucesso de sua implementação, tenderão a monopolizar o serviço, pois “todo mundo quer usar o serviço de locação de quartos para estadias curtas com a mais ampla gama possível de quartos anunciados ou participar de uma rede social na qual a maioria dos nossos amigos está. Os vencedores continuam vencendo e tendem a deter o poder monopolista.” (CHASE, 2015, p. 211).

Além de gerar um tipo de poder monopolista, que tende a expandir-se cada vez mais e absorver os mercados tradicionais, esse fenômeno acarreta inúmeras outras reflexões, que a curto e longo prazo geram consequências sociais importantes, destacando-se claramente a questão da relação de emprego, direitos e benefícios trabalhistas. Surgem questionamentos acerca dessa nova relação *Peers Inc*, a qual não há um vínculo trabalhista, mas, sim, um indivíduo que voluntariamente dispõe da sua capacidade ociosa em prol de uma atividade que para ele conjuga benefícios tanto econômicos quanto pessoais.

Cada vez mais pessoas estão migrando da relação de emprego estável para o mundo inovador e eficiente da economia de compartilhamento, devido a múltiplos fatores, dentre eles, destaca Chase (2015): a flexibilidade de horários, a autonomia em relação ao tempo dedicado ao trabalho, localização, quantidade e tipo de trabalho. Portanto, são fatores que culminam no benefício da qualidade de vida do trabalhador.

Além desse fator da relação de trabalho, destacaremos a questão pertinente nesta pesquisa: quanto aos usuários desses sistemas de compartilhamento, que tipo de relação é configurada? Quais garantias existem para ambos os polos dessas relações? Importante se faz a análise da natureza jurídica dessas aparentes relações, diante de tantos novos modelos de negócios que vem crescendo no cenário global.

Diante disso, passamos ao estudo dos sistemas de compartilhamento, de maneira a encontrar nessas relações as figuras do consumidor e fornecedor, de modo que possamos compreendê-las como uma relação de consumo. Assim, ressaltaremos qual o papel do Estado na regulação dessas atividades para fins de promover a manutenção da proteção do consumidor nesse cenário multifacetado da economia colaborativa.

3.1 Enquadramento da economia compartilhada como uma relação de consumo

Segundo o Código de Defesa do Consumidor, toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final é denominada de consumidor. Já o fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços (BRASIL, 1990).

Para a doutrina a relação de consumo:

São aquelas onde se pode identificar em um dos polos da relação ao consumidor, no outro o fornecedor, ambos transacionando produtos e serviços. Implica, necessariamente, na circulação do bem ou serviço. Para que tal aconteça, somente

pode ser considerado consumidor o “destinatário final do produto ou serviço”. (VASCONCELOS; BRANDÃO, 2010, p. 02).

Diante do conceito exposto, pode-se compreender que a relação de consumo pressupõe o vínculo entre duas partes: de um lado o consumidor, aquele que busca determinado produto/serviço; e do outro o fornecedor, ofertante do objeto de consumo.

Segundo Lages:

A caracterização do consumidor passa pela destinação que ele dá aos produtos e serviços adquiridos ou utilizados no mercado de consumo e não pelo fato de ele ser pessoa física. O CDC rompeu com a ideia tradicional de que o consumidor era pessoa física e o fornecedor a pessoa jurídica. (LAGES, 2016, p. 15).

Ao conceituar a relação de consumo, Lages (2016) destaca a destinação que é dada pelo consumidor ao produto e serviço adquirido ou utilizado, ou seja, o reconhecimento da figura do consumidor advém da sua caracterização como destinatário final, como sendo aquele que adquire ou utiliza o bem ou serviço para si.

Em relação ao fornecedor, o Código de Defesa do Consumidor é claro ao caracterizar como sendo fornecedor qualquer pessoa que promova qualquer uma das atividades exemplificativas, mencionadas no caput do Art. 3º.

Acerca do tema, Tartuce (2014) esclarece:

Nota-se que o dispositivo amplia de forma considerável o número das pessoas que podem ser fornecedoras de produtos e prestadoras de serviços. Pode ela ser uma pessoa natural ou física, no caso, por exemplo, de um empresário individual que desenvolve uma atividade de subsistência. Cite-se a hipótese de uma senhora que fabrica chocolates em sua casa e os vende pelas ruas de uma cidade, com o intuito de lucro direto. Pode ainda ser uma pessoa jurídica, o que acontece na maioria das vezes com as empresas que atuam no mercado de consumo. Enuncia o comando em análise que o fornecedor pode ser ainda um ente despersonalizado ou despersonificado, caso de massa falida, de uma sociedade irregular ou de uma sociedade de fato. Entre os últimos, Rizzato Nunes cita o exemplo das pessoas jurídicas de fato, caso de um camelô. (TARTUCE, 2014, p. 69).

Citando a tese de Leonardo Bessa, Tartuce (2014) traz o conceito doutrinário de fornecedor equiparado como sendo aquele intermediário na relação de consumo, com posição de auxílio ao lado do fornecedor de produtos ou prestador de serviços.

Vejamos:

A figura do fornecedor equiparado, aquele que não é fornecedor do contrato principal de consumo, mas é intermediário, antigo terceiro, ou estimulante, hoje é o “dono” da relação conexa (e principal) de consumo, por deter uma posição de poder na relação com o consumidor. (MARQUES; BENJAMIN; BESSA apud TARTUCE, 2014, p. 72).

Nesse sentido, o usuário dos aplicativos de tecnologia que promovem o compartilhamento de bens e serviços, ao utilizarem um serviço oferecido pela plataforma, claramente se classificam como consumidores, haja vista se tratar do destinatário final daquele

produto/serviço, seja ele pessoa física ou jurídica, pois até mesmo pessoas jurídicas podem ser usuárias dos serviços de compartilhamento, segundo a previsão do CDC.

No tocante ao fornecedor, não é pelo fato de se estar consumindo um serviço prestado por um profissional autônomo, cuja profissão não é regulamentada, que a relação de consumo deve ser desconstituída, apesar da ausência de regulamentação de dada atividade é certo o reconhecimento da relação de consumo nesse tipo de relação.

No entanto, Tartuce (2014) ressalta a importância de se configurar uma atividade habitual, tendo vista que a atuação isolada não ensejaria reconhecimento da relação de consumo.

A par dessa construção, se alguém atuar de forma isolada, em um ato único, não poderá se enquadrar como fornecedor ou prestador, como na hipótese de quem vende bens pela primeira vez, ou esporadicamente, com ou sem o intuito concreto de lucro. Como bem observa José Fernando Simão, há na relação de consumo o requisito habitualidade, retirado do conceito de atividade. (TARTUCE, 2014, p. 70).

Por mais que muitas vezes um dos polos da demanda dentro da economia de compartilhada não se utiliza desse sistema como meio usual de obtenção de renda, e em algumas vezes o faça isoladamente, a plataforma, como intermediária, que auferir lucros em cima das transações deve ser equiparada a figura de fornecedor.

Analisando cada um dos modelos de negócio de compartilhamento podemos destacar como a relação de consumo se enquadra.

Dentre os modelos apresentados, o sistema de serviço de produtos é aquele que apresenta mais claramente a relação de consumo, uma vez que se mantém evidente a figura do fornecedor. Nesse caso, com o processo de transformação de produtos em serviços, ao invés da comercialização de produtos, a pessoa se apresenta como prestadora do serviço, mantendo seu posicionamento como fornecedor, e, portanto, responsável pelo respeito e aplicação direta dos direitos do consumidor previstos na legislação.

No que diz respeito aos sistemas de mercado de distribuição e estilos de vida baseados no compartilhamento, deparamo-nos com um tipo de serviço prestado por intermediários que tem como finalidade proporcionar a ligação e interação entre terceiros com interesses recíprocos. As plataformas são utilizadas como um instrumento facilitador da troca de bens/serviços entre pessoas, e dessa forma, conforme explanado por Tartuce (2014) é plenamente cabível a figura do fornecedor equiparado.

Na jurisprudência encontra-se muitos casos acerca da responsabilização de intermediadores no comércio eletrônico estabelecendo ser de responsabilidade do prestador de serviços a questão da segurança em relação ao contrato firmado pelos usuários.

APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS - ILEGITIMIDADE PASSIVA - SISTEMA ELETRÔNICO DE MEDIAÇÃO DE NEGÓCIOS - MERCADO LIVRE - FALHA DO SERVIÇO - RESPONSABILIDADE OBJETIVA - SOLIDARIEDADE - DANOS MATERIAIS DEVIDOS - TRANSAÇÃO HOMOLOGADA COM O CORRÊU - DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL - MERO ABORRECIMENTO - DANOS MORAIS INDEVIDOS. - 1) A legitimidade passiva cabe a quem se dirige a pretensão e que a ela opõe resistência. Não se confunde, portanto, a legitimação para a ação com a procedência do pedido, questão a ser aferida no julgamento de mérito. - 2) O prestador de serviços responde objetivamente pela falha de segurança do serviço de intermediação de negócios e pagamentos oferecido ao consumidor. - 3) A empresa que mantém sítio eletrônico para intermediar venda pela internet com remuneração responde pelos danos materiais suportados pelos usuários que compraram e não receberam a mercadoria. - 4) Havendo solidariedade passiva, a transação homologada em relação a um dos réus aproveita o corréu no pagamento avençado a título de indenização por danos materiais (art. 844, § 3º do CC). - 5) O simples descumprimento do contrato pelo comerciante, de entrega do produto pago, não gera, por si só, ofensa a direitos da personalidade, sendo improcedente o pedido de indenização por danos morais, especialmente se a prova não revela circunstâncias outras que caracterizem ofensa moral. - Simples aborrecimentos não ensejam dano moral. (TJ-MG - AC: 10284140006081001 MG, Relator: José Flávio de Almeida, Data de Julgamento: 24/06/2015, Câmaras Cíveis / 12ª CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 02/07/2015).

Nesse viés, independente do instrumento em que se entrega a relação entre as partes consumidora e fornecedora, é fatídico a relação de consumo, mesmo se tratando de serviços oriundos da internet, ou dada relação se dê entre particulares através de plataformas de acesso. Entretanto, em razão de suas peculiaridades, faz-se necessária sua regulamentação.

3.2 Por que regular a economia de compartilhamento?

Constata-se historicamente a preocupação com a proteção da relação de consumo, mesmo que de forma indireta, desde o famoso “Código de Hammurabi” (2.300 a.C.), tendo em vista que tal código regulava relações de comércio e em suas disposições o mesmo já previa a vedação de lucro abusivo, bem como a responsabilidade do construtor de barcos em casos defeitos estruturais, além da responsabilidade do arquiteto na construção de casas que apresentassem estruturas deficientes. Representando, portanto, as primeiras noções de “garantia” na relação consumerista. (LAGES, 2016).

A ideia de proteção de uma relação comercial, futuramente identificada e reconhecida como relação de consumo, perpassou por diversos momentos.

Barbosa e Campbell (2006) citado por Andrade e Pinto (2014) definem o consumo como um conceito ambíguo, o qual, derivado do latim *consumere* significa “usar tudo, esgotar e destruir”, enquanto que no termo inglês *consummation* traduz a ideia de soma e adição. Nesse sentido, o termo consumo apresenta divergências quanto a sua conceituação, proporcionando significados tanto positivos quanto negativos.

Já segundo Rocha (2002) citado por Andrade e Pinto (2014) o consumo nada mais é do que um sistema de significação, que sua necessidade principal suprida é de natureza simbólica, haja vista que o mesmo se apresenta como um código através do qual são traduzidas as nossas relações sociais, formando um sistema de classificação de coisas e pessoas, produtos e serviços.

Andrade e Pinto (2014) apontam ainda os conceitos trazidos por Migueles (2007) acerca da antropologia do consumo, afirmando que:

[...] a antropologia do consumo nos permite entender não somente o comportamento de compra, mas toda a sociabilidade contemporânea, além de enxergar o consumidor de forma mais indutiva, captando os aspectos simbólicos e intangíveis. (ANDRADE e PINTO, 2014, p.5).

Para Tartuce (2014), o conteúdo do Código de Defesa do Consumidor demonstra-se tratar de uma norma adaptada à realidade contemporânea da pós-modernidade jurídica. Nessa senda, apesar de ser considerado uma norma recente, propícia da terceira dimensão de direitos fundamentais, ante os avanços tecnológicos que temos vivenciado, hoje nos deparamos com uma legislação descompassada em relação às novas interações econômicas e sociais.

Diante de um contexto de tamanhas evoluções, os comportamentos sociais também passam por constantes mudanças, acompanhando os avanços tecnológicos, deparando com novas relações jurídicas e inúmeras implicações decorrentes delas.

Nesse sentido, ante a importância da proteção dessas relações jurídicas arraigadas no nosso dia a dia, torna-se necessário que o Estado regulamente as novas modalidades de relações de consumo, de maneira a evitar que se deixe à margem da proteção do consumidor as relações advindas da economia de compartilhamento.

A vulnerabilidade do consumidor é especial, porque submetido a um meio que não é real, composto de uma intrincada e complexa gama de conexões, que lhe impõe cuidados redobrados com segurança, transparência, informação adequada, efetiva proteção contra danos e contra práticas abusivas, diretrizes que deveriam nortear todas as relações de consumo, inclusive as eletrônicas. (AQUINO JR, 2012, p.121-122).

Em oposição a tal posicionamento, na visão de Meyer, essas novas relações não demandam uma regulação estatal, haja vista que a própria economia colaborativa, como oriunda de uma relação entre pares, apresenta-se como uma economia positiva e favorável ao consumidor:

Isso significa que os reguladores não têm que desempenhar um papel tão importante na proteção dos consumidores. À medida que a dinâmica do poder continua a mudar em favor dos clientes, a necessidade de um quadro regulatório expansivo ainda diminui. A economia de compartilhamento é a extensão natural deste ambiente

amigável ao consumidor, com o seu embrião de sistemas de feedback robustos ²⁰. (MEYER, 2016, p.15).

Por mais que estejamos diante de uma expansão natural do fenômeno da economia colaborativa, decorrente dos próprios atos da sociedade, discordamos do autor, pois apesar de nos depararmos com um sistema que proporciona uma maior interação e participação do usuário nas plataformas, em razão da facilidade de transmissão da informação, compartilhamento nas redes sociais, que ocasionalmente geram grandes impactos em relação as empresas, no sentido de que um mal atendimento ou um descontentamento do usuário pode levar a destruição da reputação desta e conseqüentemente, prejuízos financeiros, não podemos deixar à mercê do próprio consumidor a defesa de seus direitos.

Para os professores Fernando Vasconcelos e Fernanda Holanda Brandão (2010), a presença do Estado nas relações de consumo apresenta-se não apenas como necessária, mas como uma consequência da vulnerabilidade do consumidor, da necessidade de fazer presente um ente garantidor perante de uma relação desigual que é a relação de consumo:

A presença do Estado nas relações de consumo constitui uma consequência do princípio da vulnerabilidade do consumidor. Na hipótese de ocorrer essa vulnerabilidade, o Estado deve ser chamado para proteger o consumidor, que é a parte mais fraca da relação de consumo. Essa proteção pode ser efetivada tanto por meios legislativos, como judiciários ou administrativos, com o intuito de garantir o respeito aos interesses dos consumidores. (VASCONCELOS; BRANDÃO, 2010, p.13).

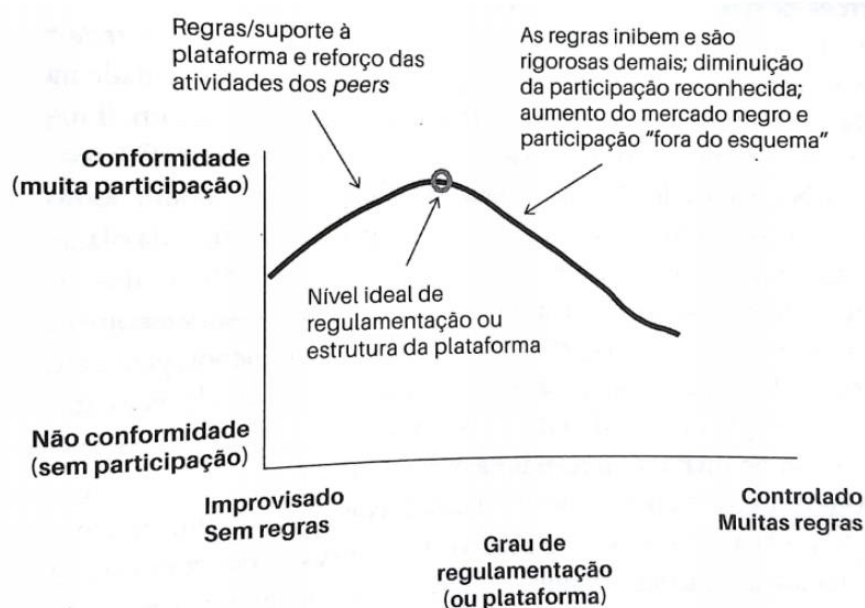
Chase (2015) ressalta alguns riscos diante da nova configuração dessas relações:

Os serviços criados com base nessas tecnologias [de plataforma] se tornam especialmente lucrativos quando seus criadores encontram maneiras de contornar impostos, normas de segurança ou custos com seguros e obrigações com as quais seus concorrentes da antiga economia do “não compartilhamento” são obrigados a arcar. (CHASE, 2015, p. 166).

Entretanto, a autora ressalta que alguns regulamentos, infelizmente, acabam por gerar um efeito contrário, de maneira que se apresentam como flagrantemente anticompetitivos, existindo apenas como uma forma de impedir a concorrência, muitas vezes sucumbido por lobbys políticos. Nesse caso, a autora apresenta um gráfico que representa o que pode acontecer quando se exagera na regulamentação:

²⁰ Tradução livre : “*This means that regulators do not have to play as large of role in protecting consumers. As the power dynamic continues to shift in favor of the customers, the need for an expansive regulatory framework further diminishes. The sharing economy is the natural extension of this consumer-friendly environment, with its embrace of robust feedback systems.*”

Figura 2: Velocidade de regulamentação *versus* velocidade de inovação



Fonte: CHASE, 2015, p.167.

Para Schwab:

Os países e as regiões que conseguirem estabelecer as melhores normas internacionais para o futuro em relação às principais categorias e campos da nova economia digital colherão grandes benefícios econômicos e financeiros. Em contraste, os países que apenas promoverem suas próprias normas e regras para oferecer vantagens aos produtores nacionais, que impedirem a entrada de concorrentes estrangeiros e que reduzirem os royalties pagos pelas empresas nacionais às tecnologias estrangeiras correm o risco de ficarem isoladas das normas internacionais e de se tornarem os retardatários da nova economia digital. (SCHWAB, 2016, P. 78).

Percebe-se que a ausência legislativa sobre este tema específico, apesar de permitir em alguns pontos a aplicação das normas vigentes, conforme demonstrado seu enquadramento em relação de consumo. Desse modo, devido a diversidade de aspectos envolvendo estas novas situações, faz-se necessário que o legislador venha regular especificamente os detalhes envolvendo a economia de compartilhamento de maneira que não se deixe nenhuma “ponta solta”, a qual possa favorecer práticas abusivas.

Enxergando essa deficiência, o poder legislativo do Estado brasileiro vem suscitando aos poucos a regulamentação desses novos fenômenos decorrentes das inovações tecnológicas, engatinhando no sentido normativo para regulamentação desses novos modelos econômicos.

O Brasil vem discutindo questões relacionadas à internet, provedores, transações ocorridas na internet, e apesar de ainda não termos alcançado um patamar normativo satisfatório, podemos destacar alguns marcos regulatórios.

3.3 Marcos regulatórios para economia de compartilhamento

A regulamentação da economia de compartilhamento tem sido um ponto de grande debate em todo mundo. Muitos países vêm discutindo a sua regulamentação, promovendo estudos e pesquisas acerca dos impactos desse fenômeno. Até mesmo o berço da economia de colaboração, os Estados Unidos, não apresentou de maneira suficiente ou satisfatória uma regulamentação dessas atividades.

Essa discussão tem sido debatida há bastante tempo, inicialmente no seu arcabouço e posteriormente sendo expandida para outros países, tornando-se alvo de pesquisas e debates na União Europeia e várias regiões onde a economia de compartilhando vem sendo recepcionada. Assim, nem mesmos países considerados desenvolvidos, como os Estados Unidos e os membros da União Europeia chegaram a uma solução concreta.

É possível verificar algumas atitudes pontuais tomadas por alguns países, e no caso do Brasil, apesar estarmos ainda “engatinhando” em relação a regulamentação de tais atividades, algumas medidas foram iniciadas, como projetos de lei federal para regulamentação da atividade de transporte individual particular e projeto de lei para regular a utilização de imóveis residências para aluguel.

Em agosto de 2017 a Câmara dos Deputados criou uma comissão parlamentar com o objetivo de analisar os temas que envolvem o setor da economia de compartilhamento, visando elaborar um projeto de lei. No sentido de avaliar essa atividade e criar normas para a proteção das relações comerciais, o Congresso Nacional defende que somente dessa forma será possível proteger a sociedade em todos os tipos de transações. Além da observação da segurança jurídica, existe também uma preocupação com a tributação de tais operações. A comissão elegeu como presidente do colegiado o deputado federal Herculano Passos (PSD/SP), e o relator da comissão escolhido foi o deputado Thiago Peixoto (PSD/GO). (FECOMÉRCIO, 2018).

Apesar de não possuímos ainda um marco regulatório concreto acerca da economia de compartilhamento, algumas legislações em vigor no estado brasileiro, além do Código de Defesa do Consumidor, discutido anteriormente, trazem conceitos, princípios e normas que servem de aparato para solução de algumas questões referentes à economia colaborativa.

Dentre as normas brasileiras que suscitam a regulamentação de fenômenos que tratam das relações comerciais após a difusão da internet e dos modelos advindos dos avanços tecnológicos, é o Decreto 7.962/2013 que regulamenta a Lei nº 8.078 (Código de Defesa do Consumidor), de 11 de setembro de 1990, para dispor sobre a contratação no comércio eletrônico, abordando aspectos como o direito à informação sobre produto, serviço e o

fornecedor, atendimento acessível e facilitado ao consumidor e sobre o respeito ao direito ao arrendimento.

Uma norma que grande importância que se faz mencionar é o Marco Civil da internet, nome atribuído a Lei nº 12.965/2014, que estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da internet no Brasil, ferramenta essencial e central no universo da economia de compartilhamento.

O marco civil rege-se por alguns valores fundamentais da ordem jurídica. Analogicamente às normas constitucionais, os princípios do Marco Civil não se destinam a regular situações específicas, mas são capazes de lançar sua força sobre todo o mundo jurídico. Eles expressam valores, influenciam instrumentadores da lei, calcam direitos. (SCHAAL, 2016, p.45).

Inicialmente, destaca-se do Marco Civil os seus fundamentos, baseados no respeito a liberdade de expressão, na garantia dos direitos humanos, da diversidade e da colaboração e ao mesmo tempo fala-se em respeito a livre iniciativa, livre concorrência e a defesa do consumidor:

Art. 2º A disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento o respeito à liberdade de expressão, bem como:

- I - o reconhecimento da escala mundial da rede;
- II - os direitos humanos, o desenvolvimento da personalidade e o exercício da cidadania em meios digitais;
- III - a pluralidade e a diversidade;
- IV - a abertura e a colaboração;
- V - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e
- VI - a finalidade social da rede. (BRASIL, 2014, Lei 12.965).

Baseado nesses fundamentos, a lei fala em princípios importantes, que certamente servem e servirão, como base de interpretação para solução de problemas envolvendo as atividades em torno da economia de compartilhamento:

Art. 3º A disciplina do uso da internet no Brasil tem os seguintes princípios:

- I - garantia da liberdade de expressão, comunicação e manifestação de pensamento, nos termos da Constituição Federal;
- II - proteção da privacidade;
- III - proteção dos dados pessoais, na forma da lei;
- IV - preservação e garantia da neutralidade de rede;
- V - preservação da estabilidade, segurança e funcionalidade da rede, por meio de medidas técnicas compatíveis com os padrões internacionais e pelo estímulo ao uso de boas práticas;
- VI - responsabilização dos agentes de acordo com suas atividades, nos termos da lei;
- VII - preservação da natureza participativa da rede;
- VIII - liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, desde que não conflitem com os demais princípios estabelecidos nesta Lei.

Parágrafo único. Os princípios expressos nesta Lei não excluem outros previstos no ordenamento jurídico pátrio relacionados à matéria ou nos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte. (BRASIL, 2014, Lei 12.965).

Dos princípios previstos no Marco Civil que regulam o uso da internet, evidenciamos os incisos VI e VIII, acerca da responsabilização dos agentes de acordo com suas atividades e a liberdade dos modelos de negócios promovidos pela internet, respectivamente.

Temos a responsabilidade dos agentes como um dos principais pontos dessa base normativa a ser aplicada no setor do compartilhamento, uma vez que, por estamos diante de tão recentes atividades, que se diversificam em seus modelos, é possível e muito provável que nos deparemos com situações práticas que devido a lacuna legislativa venham consentir que um agente lesivo saia isento de obrigações e responsabilidade em relação ao usuário.

Nesse ponto, ao estabelecer como princípio a liberdade de modelos de negócio promovidos pela internet, fica claro que o legislador, ciente da existência e expansão de novos modelos frutos da revolução dela, demonstrou sua preocupação em salvaguardar os direitos de terceiros quando esses modelos apresentarem nenhum conflito com as normas já vigentes. Isso significa que é importante preservar a liberdade de expressão, as conquistas e avanços socioeconômicos proporcionadas por ela, entretanto, não podemos deixar de estabelecer limites a essa inovação, sob pena de permitirmos a violação de direitos já positivados.

Além disso, o Marco Civil também traz alguns conceitos importantes, dentre eles a definição de aplicações de internet, importante para cenário do compartilhamento, haja vista se tratar de um dos elementos básicos de sua funcionalidade:

Art. 5º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

VII - aplicações de internet: o conjunto de funcionalidades que podem ser acessadas por meio de um terminal conectado à internet; [...] (BRASIL, 2014, Lei 12.965).

Ao abordar sobre os direitos e garantias dos usuários, o Marco Civil expressamente reconhece a aplicação do Código de Defesa do Consumidor e as relações de consumo realizadas por meio da internet, o que corrobora com o enquadramento das transações realizadas no meio da economia colaborativa como relações de consumo, devendo aplicar as normas de defesa do consumidor.

Art. 7º O acesso à internet é essencial ao exercício da cidadania, e ao usuário são assegurados os seguintes direitos:

XIII - aplicação das normas de proteção e defesa do consumidor nas relações de consumo realizadas na internet. (BRASIL, 2014, Lei 12.965).

Acerca da responsabilidade no seio das transações eletrônicas a Lei nº 12.965/2014 estabelece:

Art. 11º Em qualquer operação de coleta, armazenamento, guarda e tratamento de registros, de dados pessoais ou de comunicações por provedores de conexão e de aplicações de internet em que pelo menos um desses atos ocorra em território nacional, deverão ser obrigatoriamente respeitados a legislação brasileira e os direitos à privacidade, à proteção dos dados pessoais e ao sigilo das comunicações privadas e dos registros.

§ 3º Os provedores de conexão e de aplicações de internet deverão prestar, na forma da regulamentação, informações que permitam a verificação quanto ao cumprimento da legislação brasileira referente à coleta, à guarda, ao armazenamento ou ao tratamento de dados, bem como quanto ao respeito à privacidade e ao sigilo de comunicações.

[...]

Art. 21º O provedor de aplicações de internet que disponibilize conteúdo gerado por terceiros será responsabilizado subsidiariamente pela violação da intimidade decorrente da divulgação, sem autorização de seus participantes, de imagens, de vídeos ou de outros materiais contendo cenas de nudez ou de atos sexuais de caráter privado quando, após o recebimento de notificação pelo participante ou seu representante legal, deixar de promover, de forma diligente, no âmbito e nos limites técnicos do seu serviço, a indisponibilização desse conteúdo.

Parágrafo único. A notificação prevista no caput deverá conter, sob pena de nulidade, elementos que permitam a identificação específica do material apontado como violador da intimidade do participante e a verificação da legitimidade para apresentação do pedido. (BRASIL, 2014, Lei 12.965).

Por fim, tratando ainda dos marcos regulatórios para a economia de compartilhamento, impossível se dissociar, como parâmetro para sua regulamentação, da nossa Constituição Federal de 1988, uma vez que nossa Carta Magna alega logo de início como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil em seu Art. 1º, III, a dignidade da pessoa, arcabouço dos direitos fundamentais, traduzindo o respeito aos direitos a liberdade de expressão e a proteção do consumidor. Além disso, ao tratar sobre a Ordem Econômica e Financeira, estabelece como um dos princípios gerais da atividade econômica a defesa do consumidor.

No próximo capítulo passamos a analisar alguns casos específicos de plataformas de compartilhamento que estão causando polêmicas ao redor do mundo. A *Uber* e a *Airbnb* estão revolucionando os mercados de transporte de individual de pessoas e hospedagem. Desse modo, ambas as propostas diferentes e amplamente inseridas no contexto virtual, as empresas representam dois grandes nomes de sucesso dentro da economia de compartilhamento.

4 ANÁLISE DE CASOS PRÁTICOS: REGULAÇÃO DE APLICATIVOS DE ECONOMIA COLABORATIVA

4.1 O caso do Uber: novo setor de transporte urbano individual de pessoas

O modelo de negócio oferecido pelo *Uber* enquadra-se no transporte individual de pessoas, no qual a plataforma que age como intermediária promove a interação entre usuários que desejam se deslocar de um lugar para outro e os potenciais motoristas disponíveis para realizar essa corrida.

A plataforma, originária dos Estados Unidos, inicialmente surgiu como uma proposta de ser um serviço de táxi de luxo. No entanto, a acessibilidade do serviço fez com que seus fundadores expandissem o negócio, transformando-a em um serviço de transporte individual de passageiros disponível não só para carros de luxo, mas para todo tipo de público.

Comparando-se com os serviços tradicionais de transporte individual (os táxis) geralmente serviços monopolizados por uma empresa permissionária pelo Poder Público, o *Uber* oferece mais agilidade, conforto e segurança, além de ter um custo bem menor que o serviço tradicional. A partir do momento que a plataforma oferece ao usuário a disponibilidade em tempo real de um veículo na área da solicitação do pedido, ele permite que o usuário saiba exatamente quanto tempo levará para a chegada de seu veículo e o tempo estimado da corrida, não sendo necessário passar longos minutos ao telefone solicitando um táxi, ou ter de deslocar até um ponto de táxi para conseguir solicitar um.

Além da agilidade na prestação do serviço, a segurança é outro fator apontado como grande diferencial da plataforma. Quando um usuário solicita seu veículo, o aplicativo localiza o motorista disponível que se encontra mais próximo da localização do usuário, sendo aceita a corrida, os dados do motorista são transmitidos para o cliente, permitindo que o mesmo acompanhe o trajeto do veículo e saiba exatamente em quanto tempo chegará, quem é seu motorista, quais as características do veículo e o preço estimado do deslocamento.

Caso algum incidente ou imprevisto ocorra, a plataforma permite o contato entre as partes, de forma que a corrida seja realizada da melhor forma possível. O usuário pode aguardar com segurança em qualquer local que o motorista chegará até ele. Além da segurança de não precisar ficar na rua à procura de um táxi disponível, o aplicativo oferece segurança também na prestação do serviço, uma vez que antes do usuário solicitar a corrida, a plataforma dá uma estimativa de preço, de maneira que o consumidor tem a segurança de que não será enganado nem estará arcando com um valor muito além do que imaginava, o que muito ocorre com os

serviços tradicionais, pois nestes o passageiro desconhece o percurso que será feito pelo motorista.

Outro ponto de destaque em relação ao serviço do *Uber* é o seu sistema baseado na reputação. Tanto os motoristas quanto os usuários são avaliados e seus comportamentos avaliam sua conduta dentro do aplicativo, de modo que é possível relatar a plataforma motoristas que desrespeitem as leis de trânsito, que não tratam bem os passageiros ou não oportunizou uma corrida agradável, enquanto o motorista também pode avaliar o passageiro de acordo com seu comportamento.

Esse sistema baseado na reputação permite que se crie uma rede de confiança com a plataforma, pois quando um dos usuários do aplicativo, seja motorista ou passageiro, não recebe avaliações positivas suficientes ele é excluído do aplicativo. Essa ferramenta confere um poder de decisão muito maior ao consumidor, que passa a exigir mais dos motoristas uma boa prestação do serviço, o que não acontece com os serviços tradicionais de táxi: quando a reclamação de um consumidor não possui força suficiente para acarretar qualquer sanção ao motorista, que será mantido pela empresa ao qual pertence enquanto for de sua vontade.

Além desses pontos favoráveis aos usuários, a plataforma também oportuniza a inserção no mercado de trabalho de pessoas desempregadas, geração de renda e consequentemente aquecimento da economia, como afirma a empresa em seu website:

Para as mulheres e homens que dirigem com a Uber, nosso aplicativo representa uma forma flexível de ganhar dinheiro. Para as cidades, ajudamos a fortalecer as economias locais, melhorar o acesso ao transporte e tornar as ruas mais seguras. Quando você torna o transporte tão confiável como água corrente, todos se beneficiam. Especialmente, quando está nevando lá fora. (UBER, s.d.).²¹

Todos esses fatores contribuem massivamente para a propagação e difusão do serviço por todo o mundo. No entanto, muitas críticas têm sofrido a plataforma, sendo considerada uma “usurpadora” do mercado tradicional. Muitos afirmam se tratar de uma mera plataforma de tecnologia, que não assume nenhuma responsabilidade sobre os possíveis incidentes. Eles podem ocorrer durante a prestação desse serviço, e nesse quesito gera muitas discussões acerca da sua responsabilidade solidária.

A questão da responsabilidade gira tanto em torno dos motoristas quanto dos passageiros, quando se questiona os direitos indenizatórios ou trabalhistas por parte dos

²¹ Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/resolucao-16-prefeitura-sao-paulo/>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

primeiros, e a responsabilidade pela prestação do serviço na seara consumerista no que tange ao cliente.

Outro fator que promove a grande polêmica envolvendo a plataforma é o fato da empresa não precisar arcar com nenhum custo de aquisição ou manutenção dos veículos postos à disposição pelo aplicativo, sendo responsável apenas pelo pagamento de seus funcionários administrativos. Ademais, sua rede e provedores isentam-se dos muitos encargos tributários que os serviços tradicionais estão obrigados a arcar.

Em Londres, no Reino Unido, a empresa enfrentou duras críticas de sindicatos, legisladores e motoristas dos famosos “*black cabs*” (táxis pretos), que são tradicionais na cidade em relação às condições de trabalho.

De acordo com o jornal “*The sun*”, em 22 de setembro de 2017, a TfL (Transporte for London), reguladora dos transportes na capital, anunciou que não renovaria a licença de operação da *Uber*. Isso significa que a partir de 30 de setembro ele não será mais licenciado, entretanto, pode continuar a operar até que todos os recursos sejam esgotados. (THE SUN, 2017).

Segundo a TfL, a regulamentação sobre os comércios de táxis e contratações de Londres é projetada para garantir a segurança dos passageiros. Sendo assim, os operadores de contratações privadas, a fim de possuírem uma licença, devem cumprir os regulamentos e prestar conta das suas ações à Tf, convencendo o órgão de que se encontra apto e adequado para trabalhar.

Nesse sentido, através da decisão emitida em setembro do ano passado, a empresa concluiu que a *Uber London* não está adequada para possuir uma licença de operador privado de transporte, uma vez que segundo a instituição, a abordagem e a conduta de *Uber* demonstram ausência de responsabilidade corporativa em relação a uma série de assuntos que potencializam implicações tanto de segurança particular quanto de segurança pública (TFL, 2017).

Em Nova York, EUA, berço da economia de compartilhamento, três agências do estado emitiram regulamentos de “emergência”, em junho de 2017, para tratar dos serviços de compartilhamento de corridas realizados pelas plataformas *Uber*, *Lyft* e outras empresas semelhantes.

Os novos regulamentos passam a exigir que a tarifa ou a tarifa estimada sejam fornecidas no aplicativo de compartilhamento de viagem ao consumidor, antes do início da viagem, exibindo: uma fotografia do motorista, marca, modelo, cor do veículo e o número da matrícula do automóvel. Acerca dos veículos de compartilhamento de passeio, a estes passa a

ser obrigatório o uso de um emblema proeminente no para-brisa dianteiro do veículo, ao lado do passageiro, identificando a empresa para a qual trabalham (DEMASI, 2017).

Ademais, o Departamento de Veículos Motorizados do Estado de New York (DMV) passa a ser obrigado a estabelecer procedimentos de reclamação para violações de licença de empresas de compartilhamento de viagens, bem como impõe essas empresas de viagens o estabelecimento de um processo para queixas dos consumidores.

Conforme a regulamentação, para se tornar uma empresa de compartilhamento de viagem aprovada, um aplicativo deve ser preenchido e enviado ao DMV e as empresas devem ter um aplicativo para se conectar com os motoristas. Cobra-se uma taxa de inscrição no valor de US \$ 100.000,00 dos quais \$ 90.000,00 são reembolsados caso a empresa não for aprovada. Há também uma taxa anual de renovação de US \$ 60.000,00.

Para as empresas passa a ser exigido um seguro de responsabilidade civil para veículos, a adoção de políticas antidiscriminatórias para todos os passageiros, incluindo aqueles com deficiência. Os motoristas devem enviar uma verificação de antecedentes criminais antes de poderem transportar passageiros, o que inclui uma revisão de seu registro de condução, e as empresas devem inscrever os motoristas no Sistema de Notificação de Eventos de Licença do DMV, que rastreia e denuncia suspensões, revogações, reinvidicações e outros eventos. (DEMASI, 2017).

Segundo o DMV, qualquer pessoa que deseja se tornar empregada nesta indústria, deve entrar em contato com as empresas de compartilhamento de viagens, sendo requisito legal para ser motorista portar uma licença emitida e válida pelo DMV e ter pelo menos 19 anos de idade.

No Brasil, conforme informações da própria plataforma, a *Uber* chegou em São Paulo, em junho de 2014, “buscando oferecer a todos mais uma opção de mobilidade, fosse nos centros ou nas periferias.” (UBER, s.d.).²²

Desde seu ingresso no país, a *Uber* é alvo de diversas críticas por parte do mercado tradicional, através dos sindicatos e associações dos taxistas. Inclusive, vem sendo objeto de discussão legislativa desde então.

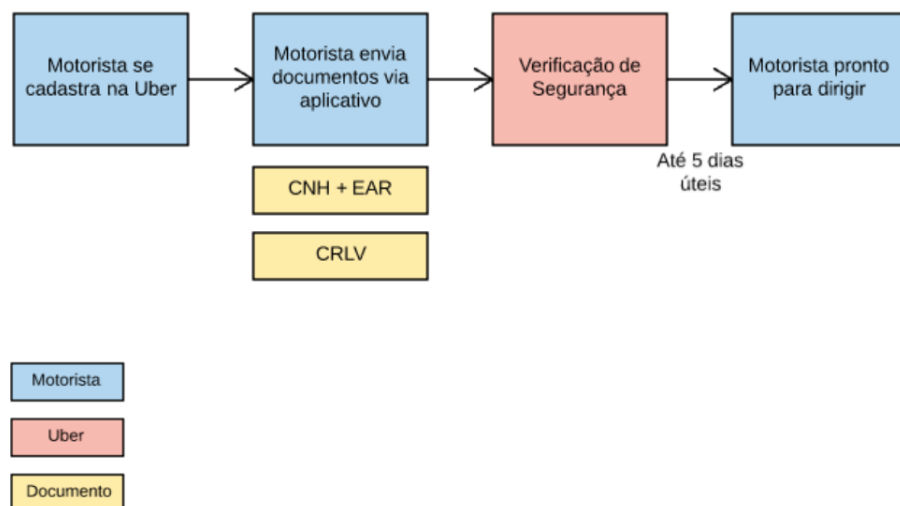
Em São Paulo, uma nova regulamentação para os aplicativos de mobilidade urbana deve passar a valer a partir de janeiro de 2018. Desse modo, por meio da Resolução nº 16, publicada

²² Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/resolucao-16-prefeitura-sao-paulo/>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

em 12 de junho de 2017, o Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) do Município de São Paulo regulamenta as normas que passam a ser exigidas de motoristas e das empresas de transporte individual de passageiros por aplicativo e dos condutores cadastrados para operar nelas (SÃO PAULO, 2017).

Segundo a nova regulamentação, os veículos utilizados pelos condutores credenciados nos aplicativos cadastrados na Prefeitura, só poderão ter placas licenciadas da cidade de São Paulo. Contrapondo essa medida, a *Uber* (2017) relata em nota em seu website que “basicamente cria uma série de burocracias que servem apenas para trazer ineficiência a um sistema que hoje funciona de forma eficiente”. Para tanto, a empresa apresenta um gráfico demonstrando o fluxo para se tornar parceiro da plataforma nos dias de hoje e qual a perspectiva a partir de janeiro de 2018, quando a Resolução 16 entrar em vigor:

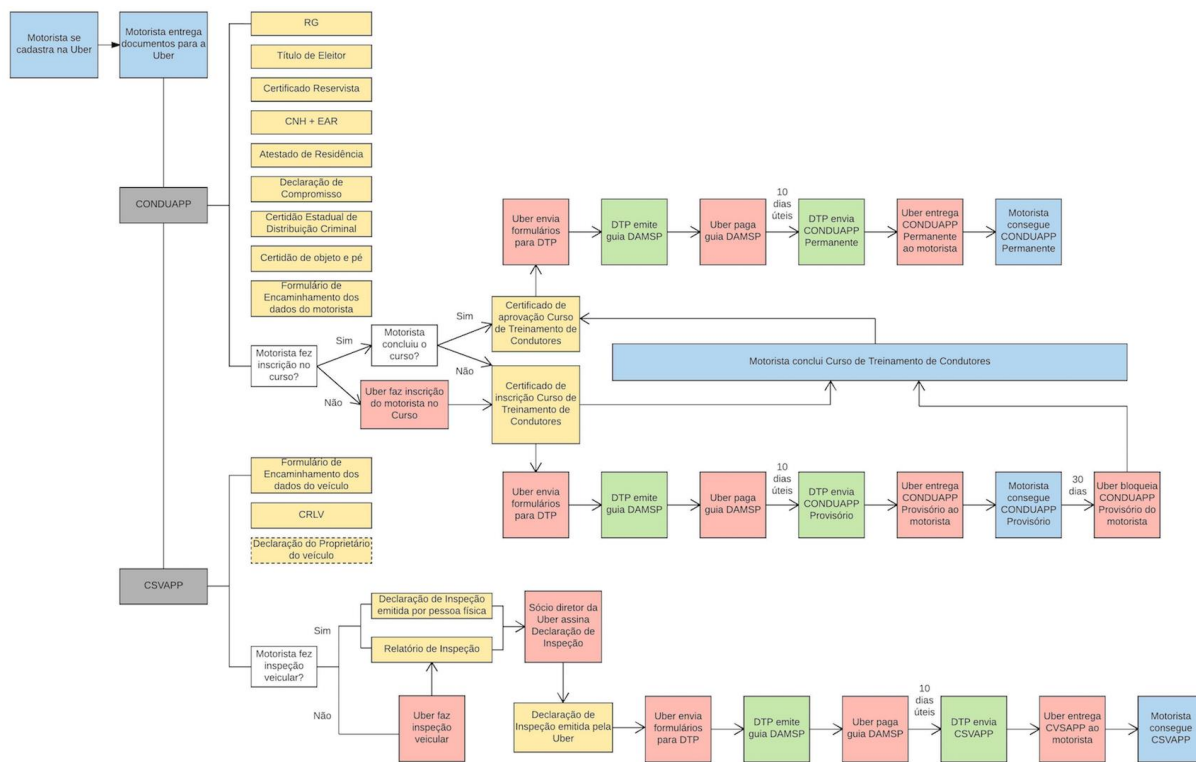
Figura 3: Fluxo atual de cadastramento de motoristas



Fonte: Uber, 2017.²³

²³ Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/resolucao-16-prefeitura-sao-paulo/>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

Figura 4: Fluxo previsto após regulamentação

Fonte: UBER, 2017.²⁴

Pela análise dos gráficos é possível perceber a burocratização imposta pela Regulamentação, que na visão da Uber apenas será um fato de desaceleração da economia, obstaculizando a prestação do serviço.

Em âmbito federal, no dia 26 de setembro de 2017, o senador Pedro Chaves (PSC-MS) apresentou à Comissão de Ciências e Tecnologia (CCT) um relatório alternativo a três Projetos de Lei (PL), regulamentando o transporte remunerado individual por aplicativos. As propostas que discutem o tema são o PLS 530/2015, PLS 726/2015 e PLC 28/2017, apresentadas respectivamente pelos parlamentares: senador Ricardo Ferraço (PSDB-ES), senador Lasier Martins (PDT-RS) e deputado Carlos Zarattini (PT – SP).

O PLS nº 530 de 2015 apresenta como proposta a regulamentação e organização do sistema de transporte privado individual a partir de provedores de rede de compartilhamento, inserindo o inciso XIV ao art. 4 da Lei nº 12.587/2012, de maneira a definir essa modalidade.

²⁴ Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/resolucao-16-prefeitura-sao-paulo/>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

Já a PLS nº 726 de 2015 propõe a alteração da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e do Código de Trânsito Brasileiro (9.503/1997) para disciplinar o serviço de transporte privado individual de passageiros, destinado à realização de viagens individualizadas, por intermédio de veículos particulares cadastrados junto às autoridades competentes, cuja contratação se dá de maneira prévia, desenvolvido em caráter de livre concorrência. Assim, passam a ser de competência do poder público municipal a sua disciplina e fiscalização.

Por fim, o PLC nº 28, de 2017, propõe a alteração do inciso X, no art. 4º da Lei nº 12.587/2012 para incluir o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, atribuindo a responsabilidade quanto a fiscalização e regulamentação da atividade aos Municípios e ao Distrito Federal.

Conforme relatório, existe um consenso no Parlamento acerca da necessidade de regulamentação da atividade de transporte individual realizada através de aplicativos, devido os grandes embates envolvendo o aplicativo de compartilhamento de corridas *Uber*. Nesse sentido, o Senador relator adverte que necessitam ser criadas regras tanto para que o mercado possa se desenvolver livremente, como para incrementar a segurança dos usuários dessas plataformas. Diante disso, o voto do relatório foi pela rejeição do PLS nº 726/2015 do PLC nº 28 /2017, e apela aprovação do PLS nº 530/2015.

Seguindo para as votações no Plenário do Senado, em 31 de outubro de 2017 o PLC 28/2017, foi aprovado por 46 votos, sendo acatada três das vinte emendas apresentadas. Dentre as mudanças aprovadas pelo Senado, tem-se a retirada da obrigatoriedade do uso de placas vermelhas e a exigência de que o condutor seja proprietário do veículo. Além dessas emendas excludentes, também foi aprovada a atribuição ao Município para fiscalizar o serviço de aplicativos, não se tratando de autorização para exercício da atividade, porém, de mera fiscalização.

Conforme o texto aprovado, que segue para a Câmara dos Deputados, o aplicativo será obrigado a mandar para a prefeitura a sua base de dados, para que o município tenha acesso aos cadastros dos motoristas. Prevê ainda que os motoristas devem: possuir carteira nacional de habilitação na categoria B ou superior; ter inscrição como contribuinte individual do INSS; contratar o seguro de acidentes pessoais a passageiros (APP); ter o obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres (DPVAT).

Indo em contrapartida aos Projetos de Lei no Congresso Nacional, a Câmara Municipal de João Pessoa revogou uma Lei municipal aprovada em 2015 que inviabilizava o transporte individual remunerado realizado através de aplicativos de compartilhamento de corridas.

Comemorando a revogação da lei, o Vereador Lucas Brito (PSL/Livres) destaca a importância de não privar o direito de empreendedorismo das pessoas, haja vista que “pode haver uma melhoria significativa nos serviços aos cidadãos, além da movimentação na economia num período de crise como o que estamos vivendo”, e acrescenta que acerca das propostas de lei em tramitação no Congresso Nacional de “um grande retrocesso ao querer transformar a atividade em concessão pública”. (PARAÍBA(JP), 2017)²⁵.

A visão do parlamentar coaduna com os valores expostos por Meyer (2016), em sua obra *“Uber-positive: Why Americans Love the Sharing Economy”*, ao ressaltar a importância da livre concorrência, da livre iniciativa e do poder de escolha do consumidor, de modo que a burocratização desses sistemas se torna uma barreira ao desenvolvimento econômico e social.

Um dos grandes pontos positivos apontados pelos apoiadores da economia de compartilhamento é a oportunidade que o compartilhamento de corridas proporciona àquelas pessoas que por algum impedimento não podem trabalhar em tempo integral, como é exigência de maioria dos empregos. Desta forma, um pai/mãe que não dispõe de tempo integral para trabalhar, pode escolher seus horários para realizar corridas e garantir uma renda.

Além disso, a livre concorrência, a oportunidade de escolha do consumidor, e a acessibilidade que os aplicativos de compartilhamento de corridas proporcionam, são pontos de destaque para o consumidor.

No mais, por se tratar de um serviço de transporte prestado em natureza privada, é muito provável que o fornecedor do serviço tenda a propiciar ao usuário uma experiência agradável, uma vez que sua intenção é além de fidelizar o consumidor, expandir sua atividade por meio da sua boa reputação.

Meyer (2016) aduz que ao invés de competir e adaptar-se às mudanças da economia, alguns empresários de ramos tradicionais tentam sufocar as empresas de compartilhamento através de processos políticos, buscando engessar essa modalidade econômica que vem causando impactos em seus serviços.

Portanto, segundo Meyer, “Liberar os ‘compartilhadores de corridas’ de tais regulamentos não só expandirá as oportunidades de emprego, também reduzirá os custos para os motoristas”²⁶:

²⁵ Câmara Municipal de João Pessoa – PB. Disponível em: <<https://antigo.cmjp.pb.gov.br/licitacoes.php>>. Acesso em: 17 set. 2017.

²⁶ “Freeing ride-share drivers from these regulations would not only expand employment opportunities but also lower costs for riders.”

A economia americana está mudando, e as atitudes dos milênios em relação ao trabalho e suas carreiras estão mudando com ele. O rápido crescimento da economia compartilhada incorpora o novo ideal econômico dos jovens americanos - um impulsionado pela tecnologia, conveniência e flexibilidade.²⁷ (MEYER, 2016, p.27).

Corroborando com tais ideias, Moura e Sales (2017) concluem:

Trata-se, portanto, de um serviço com relevo social, desprovido, contudo, de essencialidade. Caso ocorra sua paralisação, o impacto nos sistemas de transporte é mínimo e não traz transtornos para a sociedade. Tem uma natureza suplementar dentre os serviços de transporte direcionado ao público e sua prestação não constitui dever imprescindível do Estado. (MOURA, SALES, 2017).

O tema ainda enfrenta debates no Poder Judiciário. O Partido Social Liberal (PSL) ajuizou Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF 449) no Supremo Tribunal Federal (STF) contra a Lei Municipal 10.553/2016, de Fortaleza (CE). Essa lei proíbe o uso de carros particulares, cadastrados ou não em aplicativos, para o transporte remunerado individual de pessoas, prevendo multa de R\$ 1.400 (um mil e quatrocentos reais) ao condutor do veículo, que pode ser aplicada até o limite de quatro vezes esse valor, em caso de reincidência no período de 12 meses.

Segundo o partido PSL, a norma foi “encomendada” pelas associações dos taxistas para conter o avanço do aplicativo Uber na capital cearense e acabou estabelecendo uma reserva de mercado para a categoria, em afronta aos princípios constitucionais do valor social do trabalho e da livre iniciativa (artigo 1º, inciso IV), da livre concorrência (artigo 170, inciso IV), da defesa do consumidor (artigo 170, inciso V) e da busca do pleno emprego (artigo 170, inciso VIII) (STF, 2017).

O PSL afirma que, embora a lei municipal não tenha feito distinção entre transporte público individual (táxi) e transporte privado individual (Uber e similares) sem a devida permissão legal, seu artigo 1º limita sua aplicação especificamente ao transporte público individual, como seria o caso de exploração do serviço de táxi sem a devida licença.

Nesse sentido, conforme Partido (2017) “A Prefeitura de Fortaleza, no entanto, concede interpretação totalmente inconstitucional a este dispositivo, e diariamente o aplica para proibir, fiscalizar, apreender e multar o transporte privado individual, que sequer está previsto na hipótese de incidência da norma”.²⁸

²⁷ Tradução livre para: “*The American economy is changing, and millennials’ attitudes about work and their careers are changing with it. The sharing economy’s rapid rise embodies many young American’s new economic ideal – one driven by technology, convenience, and flexibility.*”

²⁸ SÃO PAULO (SP). **Comitê Municipal de Uso do Viário regulamenta normas obrigatórias para setor de transporte individual de passageiros por aplicativo.** Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/>

Manifestando-se acerca do caso, a Procuradoria-Geral da República, em seu parecer ministerial, posicionou-se pela realização de audiência pública, haja vista entender que “o caráter inovador da forma de contratação de serviço de transporte individual por programas (aplicativos), a natureza disruptiva do serviço e os múltiplos e conflitantes interesses envolvidos justificam que entidades e especialistas habilitados tragam subsídios para melhor julgamento da lide por parte do Supremo Tribunal Federal”.²⁹

Nesse mesmo sentido, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo em recente julgado entendeu se tratar o tema de questão relevante, que passa por grandes debates jurídicos acerca da sua natureza e adequação perante a legislação vigente, de modo que não reconheceu a aplicação integral da Lei Municipal que regulamenta o serviço de táxi à atividade do motorista do Uber:

APELAÇÃO. MANDADO DE SEGURANÇA. MOTORISTA DO UBER. Serviço UBER ainda não regulado no Município de Jundiaí. Lei Municipal nº 8.267/2014 menciona que a “prestação do Serviço de Táxi no Município de Jundiaí não autorizada pela PMJ será considerada clandestina”, o que não se aplica aos veículos que trabalham por meio do UBER. O conceito genérico da livre iniciativa não pode servir para impedir qualquer fiscalização da Municipalidade, tendo em vista que o poder de polícia pode ser exercido em relação a qualquer veículo de transporte. Impossibilidade de se conceder um “salvo conduto” ao impetrante. RECURSO PROVIDO EM PARTE somente para que eventuais apreensões ou autuações não ocorram com base na Lei Municipal nº 8.267/2014. (TJSP, 2017, online).

Em extrato do inteiro teor da decisão acima mencionada, o órgão reconhece a lacuna legislativa acerca do tema, a importância e necessidade de sua regulação, contudo, diante da ausência de regulamentação sobre o serviço o tribunal entendeu pela liberação da atividade:

Não se desconhece que o tema no qual se funda o pedido é controvertido a ponto de suscitar pareceres jurídicos subscritos por renomados juristas que chegaram a conclusões opostas. Além disso, a discussão se dá em torno de questões relevantes, entre as quais se destaca a natureza do serviço prestado, os limites da livre iniciativa, a reserva de mercado à uma determinada categoria, bem assim a necessidade de interpretação das Leis mencionadas. No caso em tela, é fato incontroverso que o serviço UBER ainda não se encontra regulado no Município de Jundiaí, sendo certo também que não pode haver lei municipal que simplesmente proíba a atividade. (TJSP, 2017).

Em outros julgados, o TJSP ratifica seu posicionamento perante o embate:

APELAÇÃO. MANDADO DE SEGURANÇA. UBER. MUNICÍPIO DE OSASCO Lei Municipal nº 3.455/1999 inaplicável na espécie - Abstenção, pelos órgãos

secretarias/transportes/noticias/?p=237438>. Acesso em: 15 set. 2017.

²⁹ BRASIL. PARECER Nº 286.344/2017. **Ministério Público Federal**, Brasília, DF, 2017. Disponível em: <file:///D:/Downloads/texto_313198291.pdf>. Acesso em: 15 set. 2017.

públicos municipais, da prática de atos que restrinjam ou impossibilitem o livre exercício pelo impetrante da atividade profissional de transporte privado de passageiros, como parceiro do UBER - Lei Federal nº 12.587/2012 prevê a modalidade de prestação de serviços de transporte urbano de natureza privada, sem qualquer restrição - Existência de direito líquido e certo. Precedentes desta C. Câmara - Sentença de concessão da ordem mantida. Recurso não provido.

REEXAME NECESSÁRIO. Mandado de Segurança. "UBER". 1. Lei Municipal nº 13.775/2010. Inaplicabilidade à plataforma UBER. Legislação que rege a atividade de transporte público, submetido aos princípios da Administração Pública. Hipótese dos autos que abrange o exercício de natureza privada de transporte individual de passageiros, não podendo ser cominada as sanções previstas na mencionada lei municipal. 2. Órgão Especial desta Corte que reconheceu a inconstitucionalidade de norma municipal de São Paulo que fixava as mesmas sanções previstas na lei municipal de Campinas. Sentença concessiva da segurança mantida. Negado provimento ao reexame necessário. (TJSP, 2017, online).

Nesse ínterim, percebemos que o Judiciário diante da discussão regulamentária sobre a atividade do *Uber* entende que as leis atuais não se adequam perfeitamente ao novo cenário de transportes individuais. É perceptível a preocupação dos magistrados em preservar a continuidade do serviço oferecido pela plataforma e ao mesmo tempo reconhecer a necessária fiscalização pelo ente público do exercício dessa atividade.

De acordo com texto até então aprovado pelo Senado Federal acerca do tema, vislumbramos um primeiro passo em prol da regulamentação referente a um dos modelos de economia de compartilhamento, promovendo a intervenção necessária do Estado para se proteger as relações pessoais envolvidas no uso do aplicativo. Também visa preservar ao poder público a possibilidade de fiscalização para que se possa tomar medidas de responsabilização cabíveis e baseadas nas legislações em vigor relacionadas ao caso.

4.2 *Airbnb* e o mercado de hotelaria

Possuidora de um sucesso e renome internacional, a *Airbnb*, plataforma de compartilhamento de hospedagem, é fruto da ideia do aproveitamento da capacidade excessiva de um simples quarto de um apartamento nos Estados Unidos. Assim, tanto o *Uber* quanto ela são alvos de grandes embates envolvendo setores tradicionais na área de hospedagem.

Da mesma forma que o aplicativo do *Uber*, o *Airbnb* apresenta-se como intermediador entre os usuários interessados em reservar um espaço para se abrigar, e os detentores dos espaços ociosos, disponíveis para serem ocupados. Seguindo a mesma lógica do aplicativo de transportes individual, o *Airbnb* não despense gastos como o setor de serviços de hotelaria, nem estão sujeitos as inúmeras regulamentações, autorizações e requisitos para exercício da atividade, o que gera grandes debates com as redes hoteleiras.

Na visão de Brian Chesky, CEO e cofundador do *Airbnb*, a plataforma traz um conceito de inovação no setor de hospedagem, baseado na ideia de comunidade e no oferecimento de um serviço personalizado ao usuário. Dessa feita, é fundamentado na confiança e promove a interação e interconectividade de culturas entre o anfitrião e o hóspede. Para o CEO da plataforma, o maior desafio da empresa é a discriminação em relação a sua atividade:

Nossa missão fundamenta-se na ideia de que as pessoas são essencialmente boas e que uma comunidade é um lugar onde você possa se sentir em casa. Não dizemos isso para parecermos bonzinhos. Eu acredito sinceramente que [a discriminação] é o maior desafio que enfrentamos como empresa. Ela dilacera o âmago do que somos e os valores que defendemos. (AIRBNB, 2017, online).

De um lado, a plataforma afirma que contribui com o oferecimento de uma ampla oferta de unidades habitacionais, promovendo um grande impacto na movimentação econômica do país, de outro, nos deparamos com a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH), afirmando que sem a devida regulamentação e contribuição com impostos pelo serviço, trata-se de uma atuação ilegal e abusiva economicamente:

A concorrência é desleal, pois são diversos impostos que recaem sobre a atividade de hospedagem que não são pagos pelas plataformas: municipais (ISS, IPTU, Taxas de limpeza e iluminação pública, alvará de funcionamento, taxas de divulgação e licença do corpo de bombeiros); estadual (ICMS) e federais (Imposto de renda, PIS, COFINS, INSS e FGTS), além de outros custos relacionados a procedimentos contábeis e fiscais, como comissão de corretagem, taxas do sistema “S”, diferença do valor unitário da conta de energia elétrica e da conta de água e esgoto, custo Brasil referente à Justiça do Trabalho e ao código de defesa do consumidor.(ABIH, 2017, online).

Outro problema relatado é o fato de que os aluguéis a curto prazo se tornaram tão lucrativos que os proprietários e inquilinos mais gananciosos desviam ilegalmente o estoque precioso da habitação para a promover a sua prática, sacrificando muitas vezes as relações domésticas e o convívio familiar em busca da rentabilização dos espaços, além de burlar contratos de locação de imóveis para atingir seu intento. (SAID, 2015).³⁰

Nesse sentido, deparando-se com litígios envolvendo o uso do aplicativo, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo ao ser questionado sobre o uso de propriedade em condomínio residencial para hospedarem a curto prazo através do aplicativo, entendeu pela sua impossibilidade, fundamentando sua decisão no argumento de que a utilização dada para a propriedade não se mostra compatível com a destinação da edificação.

Agravo de instrumento. Ação visando a anulação de deliberação condominial. Utilização do apartamento como hospedagem, por meio da plataforma eletrônica

³⁰ Disponível em: <<http://www.sfchronicle.com/airbnb-impact-san-francisco-2015/#1>>. Acesso em: 6 fev. 2018.

“Airbnb”. Impossibilidade. Edifício de caráter residencial. Liminar revogada. Recurso provido. (TJSP, 2017, online).

Na fundamentação da referida decisão, o tribunal junta ao teor do acórdão posicionamento anterior proferido pela corte, no sentido de considerar incompatível a destinação intentada pelos proprietários de apartamentos em condomínios residenciais para fins comerciais:

Neste sentido o entendimento já manifestado nesta Corte: “Agravado de Instrumento. Interposição contra decisão que deferiu a tutela de urgência com determinação à ré a abstenção de locar ou ceder o imóvel com finalidade característica de hotelaria ou hospedaria, sob pena de multa diária de R\$ 1.000,00. Possibilidade de se determinar a antecipação dos efeitos da tutela determinada, diante da presença de elementos que evidenciam a probabilidade do direito e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, nos termos do artigo 294 e 300 do Código de Processo Civil de 2015. Observação com relação ao teto da incidência da multa (astreintes) em caso de eventual descumprimento da decisão. Decisão mantida, com observação.” (Agravado de Instrumento nº 2047686-61.2017, relator Desembargador Mário A. Silveira) (TJSP, 2017, online).

Segundo a revista Fortune (2017), várias cidades e regiões de Berlim - Alemanha a São Francisco - EUA implementaram restrições ao *Airbnb*, alegando que a empresa está violando os regulamentos instituídos para o setor de hotelaria.

Nos Estados Unidos da América, o tema vem sido debatido há tempos, e várias regulamentações já foram impostas para o setor. Nos estados de San Francisco e Nova York permitiu-se o serviço, no entanto, adota-se a política que permite os aluguéis apenas se os anfitriões forem residentes em tempo integral do imóvel. Ademais, segundo a regulamentação, a hospedagem é limitada a 90 dias e todos os anfitriões devem se registrar na cidade. (TUN, 2015).³¹

Acerca da atividade do *Airbnb* no Brasil, foi protocolado em novembro de 2015 no Senado o PLS 748/2015, propõe a alteração da Lei nº 8.245, de 18 de outubro de 1991 para atualizar o regime da locação para temporada, disciplinando a atividade de compartilhamento de imóveis residenciais por meio de sítios eletrônicos ou aplicativos.

Dando uma interpretação de que a atividade da plataforma não se enquadra na Lei geral de turismo (Lei nº 11.771/2008), todavia, é pertinente na Lei do Inquilinato 8.245/1991. Diante disso, o projeto estabelece que a locação de imóveis residenciais para a temporada deve seguir sendo regulada pela Lei 8.245/1991, independentemente do auxílio de novas ferramentas tecnológicas.

³¹ Disponível em: <<https://www.investopedia.com/articles/investing/083115/top-cities-where-airbnb-legal-or-illegal.asp>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

Na visão do relator do projeto, Senador Ricardo Ferraço:

Não obstante, é mister que o expresse reconhecimento legal das novas manifestações culturais não se traduza em brecha para oportunismos, tal como a proliferação de "hotéis ilegais". Daí o motivo de se esclarecer, no texto da proposição, que não se pode tomar por simples "locação para temporada" a disponibilização de unidades indissociavelmente acompanhadas de serviços regulares, característicos de hotelaria, sobretudo quando tal prestação se dá em ambiente tipicamente ligado a este tipo de estabelecimento. (BRASIL, 2015).

Tratando ainda sobre os debates legislativos acerca da regulamentação de plataformas de reservas online, o Estado do Ceará apresenta-se como pioneiro dentre os entes da federação ao aprovar uma indicação (Indicação nº 0304/2017), que visa estabelecer normas para o funcionamento de plataformas internacionais de reservas online, como o *Airbnb*.

Segundo a justificativa do Vereador, em razão da popularização da internet e expansão do alcance dos aplicativos de prestação e intermediação de serviços, os moradores do Município de Fortaleza passaram a aderir ao sistema de compartilhamento de hospedagem, dispondo de suas residências. No entanto, tais operações, segundo o parlamentar, ocorrem de maneira precária, sem a devida regulação do poder público, o que pode ocasionar diversos prejuízos aos usuários, além da questão da sonegação de impostos suscitada.

Percebemos que os grandes embates no legislativo acerca do serviço do *Airbnb* giram em torno da tributação da atividade. As discussões são cercadas de interesses políticos e mercadológicos, e as propostas legislativas basicamente suscitam a implementação das regras adotadas para o mercado tradicional, não atendo às peculiaridades desse novo modelo de compartilhamento.

Nesse rumo, temos que os debates encerrados no Brasil até o momento resumem-se a estender a aplicação dos encargos dos mercados tradicionais aos mercados de compartilhamento, sendo insuficiente no quesito referente, especificamente, da proteção do consumidor. O que esperamos que venha a ocorrer com o marco regulatório proposto pelo Congresso Nacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A nossa sociedade já passou por diversas transformações ao longo da história e inúmeros elementos foram responsáveis pelo rompimento de paradigmas. Iniciamos o nosso trabalho descrevendo como um simples fator acarretou várias alterações no seio da sociedade, e de que modo chegamos a um novo modelo econômico que carece de regulamentação.

A revolução industrial, doutrinariamente dividida em etapas ao longo de quase três séculos, apresentou-se como um fator propulsor de verdadeiras mutações dos padrões da sociedade, agregando novos valores socioeconômicos e culturais a cada nova invenção.

Desde o desenvolvimento do transmissor, da internet e do surgimento de novas unidades de informação, que foram capazes de transcender barreiras físicas e temporais, temos vivenciado no mais intrínseco teor da palavra a ideia de conexão. Após a difusão da rede mundial de computadores e sua rápida e ainda crescente popularização, as pessoas desenvolveram dessa ferramenta tecnológica novos valores e estilos de vidas.

O surgimento das redes sociais é hoje um forte exemplo de como a internet foi uma ferramenta que revolucionou a sociedade. Encontramos nas redes sociais uma nova forma de socializar, compartilhar histórias, vivências e experiências. Esse instrumento se tornou tão popular e importante na vida das pessoas que elas passaram a agregar um amplo valor, transcendendo o mero caráter social, a fim de acrescentar também um poderoso valor econômico.

Nesse sentido, seguindo a tendência da virtualização, do compartilhamento, proporcionado e facilitado pelas redes sociais através da internet, acrescido de outros fatores econômicos, desenvolveu-se o que chamamos de economia de compartilhamento.

No segundo capítulo da presente dissertação foi trabalhado, o fenômeno da economia de compartilhamento, que sobre os efeitos da globalização, trouxe inúmeros impactos sociais, econômicos e culturais, ocasionando uma série de mudanças nas relações interpessoais e comerciais.

Ficou claro que o surgimento e desenvolvimento da economia de compartilhamento foi ocasionado pela reunião de vários fatores, dentre eles pudemos destacar uma base tríplice de condutores da economia colaborativa, tratando-se dos fatores sociais, econômicos e tecnológicos.

Dentre os fatores sociais condutores da economia compartilhada, evidenciamos o aumento da densidade populacional, que ocasionalmente gerou um aumento da oferta e da procura, tornando mais simples a criação de uma correspondência na ideia de troca e

compartilhamento, agregada ao fator da crescente expansão da comunicação e interação através das redes sociais.

Do ponto de vista econômico, percebemos como principais fatores: a constatação da rentabilização da chamada capacidade excedente, gerando um aproveitamento dos recursos ociosos; o aumento da flexibilidade financeira decorrente da crescente globalização econômica; e a possibilidade do acesso pela posse, aproveitando-se os mercados para oportunizar novos modelos baseados no compartilhamento como alternativas mais viáveis e econômicas para o consumo.

Nesse aspecto, por fim, analisamos as conduções tecnológicas representadas pelas redes sociais, que ajudaram a facilitar as transações e por meio da ascensão dos *smartphones* promoveu-se a difusão das plataformas e a acessibilidade a sistemas de comércio eletrônico.

Foi possível destacar, dentro do estudo acerca da economia colaborativa que este fenômeno, apesar de não se apresentar como algo essencialmente novo, visto que a sociedade já conhecia a muito tempo a ideia de compartilhamento de recursos, acarretou em novos mercados, formas de negócio e estilos de vida, tema debatido no terceiro capítulo.

Diante das novas formas de mercado e modelos de negócio, preocupamo-nos em abordar as novas relações de consumo oriundas da economia colaborativa, bem como a intervenção regulatória na economia de compartilhamento. Nesse viés, ao tratar do estudo desse sistema, percebemos que mesmo se tratando de modalidades de compartilhamento distintas, é possível visualizar dentro dessas transações a relação de consumo e consequentemente chegamos à conclusão pela necessidade e possibilidade de aplicação do Código de Defesa do Consumidor, diante do reconhecimento das figuras do consumidor e do fornecedor dentro dessas transações.

O fato de nos depararmos com novos modelos econômicos não isenta o Estado de sua responsabilidade perante a sociedade, de modo que sua função reguladora se impõe como ferramenta essencial na proteção do cidadão. Nesse aspecto especificamente, trata-se da proteção dos direitos do consumidor.

Para retratar a importância da temática, trouxemos em nosso último capítulo a emblemática análise de casos práticos envolvendo atividades de consumo colaborativo: os quais foram objeto de discussões e regulamentações no estrangeiro e continuam encerrando grandes debates no legislativo brasileiro.

Notamos a preocupação do legislador em regulamentar as atividades envolvendo dois pontos primordiais dentro da economia de compartilhamento, que é setor de transportes individual de pessoas e o de hospedagem colaborativa. No entanto, percebemos que essa

preocupação gira mais em torno da proteção dos mercados tradicionais do que em relação propriamente com o usuário das plataformas, com a defesa do consumidor.

Quando analisamos os projetos de lei em trâmite nas casas legislativas, notamos a preocupação dos parlamentares em estabelecer regras no que diz respeito a tributação das atividades. Do relatório apresentado pelo Senador Pedro Chaves (PSC-MS) e das propostas de lei em anexo, fica claro que a regulamentação é bastante omissa no tocante a proteção efetiva do consumidor, reservando-se apenas a imposição de medidas de prevenção no tocante aos cadastros dos prestadores de serviços através das plataformas, de modo que se estabeleça a fiscalização do ente público perante essas atividades.

No tocante aos aplicativos de compartilhamento de corridas (*Uber*) e de compartilhamento de hospedagem (*Airbnb*) é perceptível como tais modelos causaram demasiados impactos nos setores tradicionais, tendo em vista que sua inovação tecnológica permitiu a utilização e aproveitamento da mão de obra e recursos ociosos, ensejando um sistema que não se enquadra nos moldes clássicos.

O que pudemos perceber acerca da regulamentação desses aplicativos foi a preocupação dos mercados tradicionais em relação a concorrência, uma vez que em ambos os setores – transporte individual e hospedagem, vislumbramos a presença maciça dos sistemas de compartilhamento tomando conta do mercado. Não é à toa que boa parte das discussões foram levantadas por sindicatos de taxistas e associações de hotelaria, o que se percebe em aspectos pontuais nos projetos de lei aqui apresentados.

Sabemos da importância da regulamentação desses setores, seja para promover uma concorrência justa com o mercado tradicional, sendo atribuído aos novos modelos de economia compartilhada os encargos legais, seja para preservar os direitos dos consumidores, que se deparam com novos cenários e situações inéditas que necessitam de um amparo legal.

No entanto, não podemos permitir que o poder Público, cedendo à lobbys políticos advindos dos mercados tradicionais, burocratize e engesse as atividades de compartilhamento, de modo a impedir o seu desenvolvimento e acabar por desnaturar o sistema ao ponto de acarretar a sua extinção. É importante que se regule essas atividades, que se destaque na legislação normas acerca da responsabilidade na execução da atividade, bem como regras de preservação e proteção dos direitos do consumidor, de forma que ao usuário das plataformas tenham a segurança de que seus direitos estão definidos e resguardados e que nenhuma lacuna na lei possa ser interpretada de maneira desfavorável ao consumidor.

É fato que a internet e os avanços tecnológicos ocasionaram grandes impactos para a sociedade, mudando nossos modos, estilos de vida, relacionamentos, nossos hábitos, valores e

principalmente a economia. Diante desse cenário, devemos nos atentar à maneira como o Estado vem se comportando diante deste novo panorama. Nesse caminho, por mais que existam muitos aspectos ainda desconhecidos em relação a internet, e seu uso, apesar da incipiente regulamentação nesse sentido, a existência de novos fenômenos decorrentes das constantes inovações, não pode servir de escusa para a não aplicação das normas existentes de proteção ao consumidor, uma vez que o jurista deve procurar sempre maneiras de inibir práticas abusivas, lesivas aos direitos básicos do consumidor, ainda que tenha que adaptar diante do contexto de infundáveis mudanças sociais que vivenciamos.

Destarte, aguardamos o posicionamento final do nosso legislativo acerca das atividades envolvendo setores específicos da economia de compartilhamento e esperamos que nosso ordenamento jurídico possa progredir em relação a proteção do consumidor em face dos novos cenários e percalços que nos deparamos cotidianamente. A necessidade de atualização dos sistemas normativos diante das transformações socioeconômicas é latente, entretanto, não podemos nos apartar das proteções de direitos fundamentais existentes, pois, devemos reconhecer e adaptar as medidas protetivas positivas perante a economia de compartilhamento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BADGER, Emily. **The Rise of Invisible Work**. 31 out 2013. Disponível em: <<http://www.citylab.com/work/2013/10/rise-invisible-work/7412/>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

BAKER, Neal. **Why is Uber being banned in London by TfL, where has the app been banned and is it officially a taxi company?** **The Sun**, Londres, 20 dez. 2017. Disponível em: <<https://www.thesun.co.uk/news/2067929/uber-london-banned-tfl-court-ruling-official-taxi/>> Acesso em: 06 jan. 2018.

BOCKMANN, Marco. **The The Shared Economy: it is time to start caring about sharing; value creating factors in the shared economy. The Netherlands**, 2014. Disponível em: <<http://thelovettcenter.com/wp-content/uploads/2014/11/bockmann-shared-economy.pdf>>. Acesso em: 11 mar. 2016.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O Que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. Porto Alegre: Bookman, 2011.

_____; BRANDÃO, Fernanda Holanda de Vasconcelos. **Direito do Consumidor e Responsabilidade Civil**. 2ed. Rio de Janeiro, Forense, 2010.

BRASIL, LEI nº 8.078 de 11 de setembro de 1990. **Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm>. Acesso em: 10 out. 2017.

BRASIL. PARECER Nº 286.344/2017. **Ministério Público Federal**, Brasília, DF, 2017. Disponível em: <file:///D:/Downloads/texto_313198291.pdf>. Acesso em: 15 set. 2017.

BRITO, Maria Zenaide. B. L.; TORRES, Larissa Fontes de Carvalho. (Org.). **Reflexões críticas de Direito do Consumidor: estudos em homenagem ao professor Fernando Vasconcelos**. João Pessoa-PB: Ideia, 2013.

CANNON, Bryant; CHUNG, Hanna. **A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology-Facilitated Sharing Economies**. **Santa Clara Computer and High Technology Law Journal**, vol. 31, no 1, p. 23-96. Santa Clara: 2015.

CAVALCANTI, H. G. L.; SILVA, K. B. **Criminalidade na Era da Informação: Definições sobre Criminalidade Complexa**. **Revista de Direito: Governança e Novas Tecnologias**. V2, p. 75-93, 2016.

CHASEN, Robin. **Economia compartilhada: como as pessoas e as plataformas estão inventando a economia colaborativa e reinventando o capitalismo**. Tradução de Cristina Yamagami – São Paulo: HSM do Brasil, 2015.

DE CARVALHO, E. M. (2006). **Fronteiras no direito e os direitos sem fronteira**. Em O. F. Barcellos, **Fronteiras: Arte e pensamento na época do multiculturalismo**. Porto Alegre: Sulina.

DEMASI, Michael. Just in time: New regulations govern Uber, Lyft in upstate New York. **Albany Business Review**, 7 Jun 2017. Disponível em: <<https://www.bizjournals.com/albany/ne>>

ws/2017/06/07/just-in-time-new-regulations-govern-uber-lyft-in.html>. Acesso em: 05 jan. 2018.

DE MOURA, Cid Capobianco Soares; DE SALES, Ana Carolina. **Serviço de transporte da Uber tem respaldo na liberdade de profissão. Conjur**, janeiro de 2017. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2017-jan-08/servico-transporte-uber-base-liberdade-profissao>>. Acesso em: 15 set. 2017.

FASTINO, Rafael. **Após críticas, Sebrae suspende convênio com Airbnb. Panrotas**, 03 ago. 2017. Disponível em: <<http://www.parontas.com.br/noticia-turismo/hotelaria/2017/08/apos-criticas-sebrae-suspende-convenio-com-airbnb148460.html?leiaTambem>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

FREITAS, Ana. **A economia do compartilhamento. Revista Galileu**, Rio de Janeiro, Ed. Globo S/A, 2013. Disponível em: <<http://revistagalileu.globo.com/Revista/Common/0,,EMI339483-17770,00-A+ECONOMIA+DO+COMPARTILHAMENTO.html>>. Acesso em: 11 mar. 2016.

HENWOOD, Doug. **What the Sharing Economy Takes**. 27 jan 2015. Disponível em: <<http://www.thenation.com/article/what-sharing-economy-takes/>>. Acesso em: 20 mar. 2016.

KERR, Ronny. **Uber, Airbnb, and Lyft valuations immune to market deflation**. Londres, 22 jan. 2016. Disponível em: <<http://vator.tv/n/42d6>>. Acesso em: 22 mar. 2016.

LAGES, Leandro Cardoso. **Direito do consumidor: a lei, a jurisprudência e o cotidiano – 3. Ed.**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, p. 90-97, 2000.

LIMA, Rogério Montai. **Relações Contratuais na Internet e Proteção Jurídica do Consumidor**, 2007, 280p. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Marília - Unimar. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/teste/arqs/cp063050.pdf>>. Acesso em: 11 mar. 2016.

LOTT, Thiago da Costa e Silva. **UBER – A polemica sobre a natureza jurídica do aplicativo e sua legalidade**. Disponível em: <<http://www.lottbraga.com.br/artigos/uber-polemica-sobre-natureza-juridica-do-aplicativo-e-sua-legalidade/>>. Acesso em: 15 set. 2017.

MATIAS, Eduardo Felipe P. **A Humanidade e suas Fronteiras: Do Estado Soberano à Sociedade Global**. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

MAGRI, Rodrigo. **Economia do Compartilhamento**. Disponível em: <<http://econiadocompartilhamento.com.br/>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

MEELEN, Toon; FRENKEN, Koen. **Stop Saying Uber is Part of the Sharing Economy**. Londres, 14 jan. 2015. Disponível em: <<http://www.fastcoexist.com/3040863/stop-saying-uber-is-part-of-the-sharing-economy>>. Acesso em: 01 jun. 2016.

MENDES, Gilmar Ferreira; SARLET, Ingo Wolfgang; COELHO, Alexandre Zavaglia P. (Org.). **Direito, inovação e tecnologia**. São Paulo: Saraiva, 2015.

MENEZES, Fabiane Ziolla. **Saída para regulação de Airbnb no Brasil pode ser a “desregulamentação geral”**. *Gazeta do Povo*, 09 dez. 2016. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/saida-para-regulacao-de-airbnb-no-brasil-pode-ser-a-desregulamentacao-geral-01tyxb7gd32jgh6e1m0qa2zsg>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

MEYER, Jared. **Uber-positive: why Americans love the sharing economy**. New York – Encounter Books, 2016.

MILLER, Stephen R. **First Principles for Regulating the Sharing Economy**. *SSRN Electronic Journal*, fev. 2015. Disponível em: <<http://papers.ssrn.com/abstract=2568016>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

NEWLANDS, Gemma and Lutz, Christoph and Fieseler, Christian. **Power in the Sharing Economy: European Perspectives**, 2 out. 2017. Disponível em: <<https://ssrn.com/abstract=3046473>>. Acesso em: 09 out. 2017.

NEW YORK. **Departament of moto vehicles**. Disponível em: <<https://dmv.ny.gov/more-info/faq-tnc-drivers>>. Acesso em: 5 fev. 2018.

OLIVEIRA, Patrick L. S. **O Uber e o Mito da Panaceia Tecnológica**. 21 jul 2015. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/sociedade/uber-taxistas-4216.html>>. Acesso em: 22 mar. 2016.

OLIVEN, R. G. **Fronteiras: arte e pensamento na época do multiculturalismo**. Porto Alegre: Sulina, 2016.

ORNELLAS, R.S. **O Consumo Colaborativo de Transporte Individual Car Sharing e o Processo Decisório do Consumidor na Cidade de São Paulo**. São Paulo, 2012, 151 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Universidade de São Paulo; São Paulo.

ORSI, Janelle. **The Sharing Economy Just Got Real**. Shareable. Setembro 2013. Disponível em <<http://www.shareable.net/blog/the-sharing-economy-just-got-real>>. Acesso em: 15 set. 2017.

PIRONTI, Rodrigo. **A polêmica do UBER: uma resumida análise jurídica e econômica da atividade**. *Direito do Estado*, setembro 2016. Disponível em: <<http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/rodrigo-pironti/a-polemica-do-uber-uma-resumida-analise-juridica-e-economica-da-atividade>>. Acesso em: 15 set. 2017.

RABIN, Alberto. **A era do acesso: comunidades virtuais, tudo isto é “ser humano”**. PPGCOM – Programa de Pós-Graduação em Comunicação. Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). *Revista Contemporânea*, 2004. Disponível em: <http://www.contemporanea.uerj.br/pdf/ed_03/contemporanea_n03_16_rabin.pdf>. Acesso em: 10 out. 2017.

RAUCH, Daniel E.; SCHLEICHER, David. **Like Uber, But for Local Government Policy: The Future of Local Regulation of the 'Sharing Economy'**. George Mason Law & Economics Research Paper, no 15-01. **Arlington**, 14 jan. 2015. Disponível em: <<http://ssrn.com/abstract=2549919>>. Acesso em: 12 mai. 2016.

REICH, Robert. **Why the Share Economy is Really the 'Share-the-Scraps' Economy**. Nova York, 04 fev. 2015. Disponível em: <<https://www.linkedin.com/pulse/why-share-economy-really-share-the-scraps-robert-reich>>. Acesso em: 20 mai. 2016.

RIFKIN, Jeremy. **The rise of the sharing economy**. **Los Angeles Time**, abr. 2014. Disponível em: <<http://www.latimes.com/opinion/op-ed/la-oe-rifkin-airbnb-20140406-story.html>>. Acesso: 15 set. 2017.

ROOSE, Kevin. **The Sharing Economy Isn't About Trust, It's About Desperation**. Nova Iorque, 24 abr. 2014. Disponível em: <<http://nymag.com/daily/intelligencer/2014/04/sharing-economy-is-about-desperation.html>>. Acesso em: 22 mar. 2016.

SAID, Carolyn. **The Airbnb effect**. San Francisco Chronicle, 12 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.sfchronicle.com/airbnb-impact-san-francisco-2015/#1>>. Acesso em: 6 fev. 2018.

SANFELICE, José Luis. **Pós-modernidade, Globalização e Educação**. In: José Claudinei Lombardi (Org.). **Globalização, Pós-modernidade e Educação: História, Filosofia e Temas transversais**. Campinas – SP: UnC, 2003, p. 03-11.

SÃO PAULO (SP). **Comitê Municipal de Uso do Viário regulamenta normas obrigatórias para setor de transporte individual de passageiros por aplicativo**. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=237438>>. Acesso em: 15 set. 2017.

SCHAAL, Flávia Mansur Murad. (Org.). **Propriedade intelectual, internet e o marco civil**. São Paulo, Edipro, 2016.

SCHOLZ, Trebor. **Platform Cooperativism vs. The Sharing Economy**. Nova York, 5 dez. 2014. Disponível em: <<https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad#.ezv0jleib>>. Acesso em: 22 mar. 2016.

SCHOR, Juliet. **Debating the Sharing Economy**. Great Transition Initiative, October, 2014. Disponível em: <<http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy.#sthash.z6dBv0VY.dpuf>>. Acesso em: 13 mar. 2016.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda – São Paulo: Edipro, 2016.

SILVA, Michael César; SANTOS, Wellington Fonseca. **O direito do consumidor nas relações de consumo virtuais**. Disponível em: <<file:///D:/Downloads/2697-17907-1-PB.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2016.

SILVÉRIO, Lara. **Economia colaborativa: alternativa que cresce para enfrentar a crise**. Fato online, fev. 2016. Disponível em: <<http://fatoonline.com.br/conteudo/16614/economia->

colaborativa-alternativa-que-cresce-para-enfrentar-a-crise?or=he-eco&p=lei&i=2&v=0http://fatoonline.com.br/conteudo/16614/economia-colaborativa-alternativa-que-cresce-para-enfrentar-a-crise?or=he-eco&p=lei&i=2&v=0>. Acesso em: 13 mar. 2016.

SINGER, Paul I. **Introdução à Economia Solidária**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002.

SUNDARARAJAN, Arun. **Peer-to-Peer Businesses and the Sharing (Collaborative) Economy**: Overview, Economic Effects and Regulatory Issues. Jan 2014. Disponível em: <http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014_revised_sundararajan_testimony.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2016.

_____. **The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism**. Cambridge, MA – The MIT Press, 2016.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assunção. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual**. 3ed. São Paulo: Método, 2014.

_____. TJ-SP. AGRAVO DE INSTRUMENTO. TJ-SP 21332129320178260000 SP 213212-93.2017.8.26.0000, Relator: Pedro Baccarat, Data de Julgamento: 27/09/2017, 36ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 27/09/2017. JusBrasil, 2017. Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/505981911/102150201680309-sp-1021503-5020168260309/inteiro-teor-505981931?ref=juris-tabs>. Acesso em: 08 fev. 2018.

_____. TJ-SP. AGRAVO DE INSTRUMENTO. 10502406620168260114 SP 1050240-66.2016.8.26.0114, Relator: Oswaldo Luiz Palu, Data de Julgamento: 31/08/2017, 9ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 31/08/2017. JusBrasil, 2017. Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/505280430/21332129320178260000-sp-21332-9320178260000/inteiro-teor-505280447>. Acesso em: 08 fev. 2018.

_____. TJ-SP. APELAÇÃO. 10215035020168260309 SP 1021503-50.2016.8.26.0309, Relator: Antonio Celso Faria, Data de Julgamento: 23/08/2017, 8ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 23/08/2017. JusBrasil, 2017. Disponível em <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/511203819/10308406620168260405-sp-1030840-6620168260405>. Acesso em: 08 fev. 2018.

TRANSPORT FOR LONDON. **Licensing decision on Uber London Limited**. 22 set. 2017. Disponível em: <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2017/september/licensing-decision-lon-uber-london-limited>. Acesso em: 5 fev. de 2018.

TRINDADE, Priscila. **Câmara estuda marco regulatório para economia colaborativa no Brasil**. Fecomerciosp, 10 jan. 2018. Disponível em: <http://www.fecomercio.com.br/noticia/marco-regulatorio-estuda-economia-colaborativa-no-brasil>. Acesso em: 15 jan. 2018.

TUN, Zaw Thiha. **Top Cities Where Airbnb Is Legal Or Illegal**. Investopedia, 31 ago. 2015. Disponível em: <https://www.investopedia.com/articles/investing/083115/top-cities-where-airbnb-legal-or-illegal.asp>. Acesso em: 05 jan. 2018.

UBER. **Sobre a Resolução 16 da Prefeitura de São Paulo**. São Paulo, 12 dez. 2017. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/resolucao-16-prefeitura-sao-paulo/>> Acesso em: 05 jan. 2018.

VASCONCELOS, Fernando Antonio. **As Relações de consumo eletrônicas e a proteção do consumidor virtual sob o prisma do Código de Defesa do Consumidor**. In: Viviane Coêlho De Séllos Knoerr; Ewerton Das Neves Gonçalves. (Org.). **Direito Do Consumidor**. 1ed. Florianópolis - SC: FUNJAB, 2012, v. 1, p. 40-64.

_____. **Evolução do Direito da internet: do CDC ao Marco Civil**. In: Anaina Clara de Melo; Petrônio Bismarck Tenório Barros; Oswaldo Trigueiro do Valle Filho. (Org.). **DIREITO, SOCIEDADE & POLÍTICA**. 01ed. João Pessoa - PB: UNIPÊ, 2015, p. 141-154.

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

ZOGBI, Paula. **Economia de compartilhamento: o que você precisa saber**. StartSe, outubro 2015. Disponível em: <<http://startse.infomoney.com.br/portal/2015/10/26/14597/economia-de-compartilhamento-o-que-voc-precisa-saber/>>. Acesso em: 13 mar. 2016.

ANEXOS**ANEXO 1 – Projeto de Lei do Senado Nº 748/2016**

PROJETO DE LEI Nº DE 2016

(Do Sr. Carlos Zarattini e outros)

Altera a redação dos incisos VIII e X do artigo 4º e do artigo 12 na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012 e acrescenta o art. 12-C na mesma Lei. Altera o artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Os incisos VIII e X do art. 4º e o artigo 12 da Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes redações:

*Art. 4º

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, inclusive por meio de cadastramento prévio de usuários em plataformas digitais, executado por intermédio de veículos de aluguel com capacidade de até 7 (sete) passageiros para a realização de viagens individualizadas.

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares, sem qualquer exploração de atividade econômica, prestação de serviços, remuneração ou vantagem econômica direta ou indireta;

Art. 12. O serviço de utilidade pública de transporte individual remunerado de passageiros em veículos com capacidade de até 7 (sete) passageiros, inclusive quando intermediados por plataformas digitais, deverá ser organizado, disciplinado e fiscalizado 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 mínimos e máximos das tarifas a serem cobradas por meio de taxímetro físico aferido pelo órgão metrológico competente, nos termos da

lei federal, e a utilização de caixa luminosa externa no veículo, com a palavra "Táxi".

Art. 2º - A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 12-C:

Art. 12-C – O transporte individual remunerado de passageiros em veículos com capacidade de até 7 (sete) passageiros somente poderá ser realizado por veículos de aluguel conduzidos por profissionais taxistas, ficando expressamente vedada a utilização de veículos particulares para viagens individuais municipais, intermunicipais ou interestaduais, inclusive por meio de plataformas digitais quando houver qualquer proveito econômico direto ou indireto das partes envolvidas no transporte.

§ 1º - Na hipótese de descumprimento do disposto no *caput*, ao condutor e ao proprietário do veículo serão aplicadas a infração, a penalidade e a medida administrativa previstas na Lei 9503, de 23 de setembro de 1997, sem prejuízo das penalidades estabelecidas pelo poder público local.

§ 2º - Além das penalidades impostas ao condutor e ao proprietário do veículo, as pessoas físicas ou jurídicas que concorrerem para a prática vedada por este artigo por meio de qualquer meio digital que viabilize o contato entre o motorista e o passageiro, estarão sujeitas à pena de proibição de exercício das atividades que envolvam os atos previstos neste artigo.

Art. 3º - O art. 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

§ 1º. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

§ 2º. A exploração do transporte remunerado individual de passageiros aberto ao público é atividade privativa do Profissional Taxista, inclusive quando a conexão entre usuários e motoristas ocorrer por meio de plataformas digitais com ou sem prévio cadastro dos usuários, através de telefonia móvel ou fixa ou transmissão de dados por qualquer instrumento.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os artigos 5º, XIII e 170, parágrafo da Constituição Federal conferem autorização ao legislador ordinário para definir regras de contenção ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão e à liberdade para exploração de qualquer atividade econômica, revelando que tais princípios constitucionais não são absolutos e irrestritos. A Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011 regulamenta a profissão de taxista e dispõe que é privativa deste profissional a atividade de transporte individual remunerado de passageiros em veículos de aluguel com capacidade de até 7 (sete) passageiros. No âmbito do serviço de transporte individual de passageiros, nota-se que o artigo 4º da Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, estabelece única e exclusivamente a modalidade de transporte público individual, sendo conceituado como serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas. O inciso X da Lei Nacional de Mobilidade Urbana define o transporte motorizado privado como meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares. Portanto, nota-se claramente que o transporte privado individual não é definido como serviço, não está aberto ao público e não exige veículo de aluguel, ou seja, refere-se exclusivamente ao automóvel particular usado pelos cidadãos para as suas próprias viagens e sem a prestação de qualquer serviço remunerado. No entanto, diante da discussão social sobre diversas linhas de interpretação, é imperiosa correção do texto para sepultar as dúvidas e manter incólume a

regulamentação dos serviços de transporte público individual de passageiros nos Municípios brasileiros, haja vista que o crescimento do transporte clandestino, inclusive por meios tecnológicos, está impactando negativamente na gestão pública, além de desconstruir o mercado de táxi, invadir o campo restrito ao profissional taxista e causar insegurança aos consumidores. Por isso, através deste projeto, pretende-se aclarar e modernizar os Incisos VIII e X do artigo 4º, alterar o artigo 12 e acrescentar o artigo 12-C na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, buscando compatibilizar as novas tecnologias vigentes às atividades privadas empreendidas pelos taxistas. Por fim, propõe-se a alteração do artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, para incluir o parágrafo primeiro no artigo 1º, definindo o campo de atuação do motorista profissional no âmbito do transporte individual remunerado de passageiros.

Sala das Sessões, em

de junho de 2016

Deputado Federal CARLOS ZARATTINI

Deputado LUIZ CARLOS RAMOS

Deputado OSMAR SERRAGLIO

Deputada RENATA ABREU

Deputado LAUDIVIO CARVALHO

Deputado RÔNEY NEMER

ANEXO 2 – Emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara Nº 28

Emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2017 (PL nº 5.587, de 2016, na Casa de origem), que "Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros".

Emenda nº 1
(Corresponde à Emenda nº 14 – PLEN)

Dê-se a seguinte redação ao **caput** do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 3º do Projeto:

“Art. 11-A. Compete aos Municípios e ao Distrito Federal fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Emenda nº 2
(Corresponde à Emenda nº 16 – PLEN)

Suprima-se o inciso III do art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 3º do Projeto, renumerando-se o seguinte.

Emenda nº 3
(Corresponde à Emenda nº 13 – PLEN e respectiva Subemenda)

1. Dê-se a seguinte redação ao inciso IV e acrescente-se o seguinte inciso V ao art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 3º do Projeto:

“Art. 11-B.

IV – emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

V – apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

2. Adequação decorrente da alteração promovida pelo item I desta Emenda no inciso IV do art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012: dê-se a seguinte redação ao inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 2º do Projeto:

“Art. 4º

X – transporte remunerado privado individual 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.

.....” (NR)

Senado Federal, em 7 de novembro de 2017.


Senador Eunício Oliveira
Presidente do Senado Federal

ANEXO 3 – Projeto de Lei do Senado Nº748/2015



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 748, DE 2015

Altera a Lei nº 8.245, de 18 de outubro de 1991 para atualizar o regime da locação para temporada, disciplinando a atividade de compartilhamento de imóveis residenciais por meio de sítios eletrônicos ou aplicativos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 48 da Lei nº 8.245, de 18 de outubro de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - O atual parágrafo único passa a §1º, com a seguinte redação:

"§1º No caso de a locação envolver imóvel mobiliado, constará do contrato, caso o locatário solicite, a descrição dos móveis e utensílios que o guarnecem, bem como o estado em que se encontram."(NR)

II - São acrescentados os seguintes §§ 2º e 3º:

"§ 2º Não descaracterizam a locação para temporada:

I - O oferecimento de imóveis residenciais para locação, em todo ou em parte, por meio de sítios eletrônicos ou aplicativos, observados o disposto no caput;

II - A cobrança, em apartado, de valores como indenização das despesas com limpeza.

§ 3º O locador que prestar qualquer serviço regular de hospedagem deverá obter os cadastros do Ministério do Turismo e os demais cadastros previstos em lei."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos anos, diferentes setores da economia têm sofrido fortíssimas alterações oriundas das chamadas tecnologias *peer-to-peer*, que permitem que os usuários se conectem diretamente por meio de plataformas virtuais que viabilizam a troca de informações e a celebração de contratos em tempo real.

Exemplo desse fenômeno é o mercado de turismo, que vem experimentando importantes mudanças decorrentes de empresas que propiciam, por meio de soluções tecnológicas, conexão direta entre hóspedes e proprietários de residências, aumentando enormemente o rol de opções do viajante moderno e proporcionando aquilo que vem se convencionado chamar de compartilhamento de casas (*home sharing*).

A mais lembrada dessas empresas é hoje o Airbnb, que foi fundada em 2008 e é responsável pela intermediação de locações de milhares de imóveis residenciais em mais de 190 países, incluindo o Brasil. Mas há também outras, como a empresa AlugueTemporada, que pertence ao grupo norte-americano HomeAway e permite que viajantes consigam facilmente alugar imóvel por temporada. Cabe lembrar que mesmo antes destas plataformas a locação por temporada já era extremamente comum, inicialmente por meio de classificados de jornais, e depois por meio de sites eletrônicos menores e locais.

Mas por se tratar de uma realidade que ganha redobrado impulso no mercado de turismo, natural que haja debate sobre as regras legais que devem reger as relações jurídicas oriundas da presença destas novas plataformas. Oportuna, nesta toada, a manifestação do Ministério do Turismo, que, segundo recente matéria publicada na Revista *Hotéis*, esclareceu em nota que tal serviço "não se enquadra na Lei Geral de Turismo (11.771/2008), mas na Lei do Inquilinato" (<http://www.revistahoteis.com.br/airbnb-desperta-polemica-no-setor-hoteleiro/>).

O projeto ora apresentado segue tal orientação, estabelecendo que a locação de imóveis residenciais para temporada segue sendo tratada no âmbito da Lei 8.245/1991, independentemente do auxílio de novas ferramentas tecnológicas.

Aproveita-se, também, para uma pontual mas oportuna modernização do regime da locação para temporada - o qual, diferentemente das locações mais longas, traz ainda burocrática exigência de incluir, no contrato, descrição de móveis e utensílios. Propõe-se harmonizar a locação por temporada ao regime geral da locação residencial, facultando ao locatário exigir tal rol. Privilegia-se, assim, a autonomia da vontade, e homenageia-se a praticidade.

Toma-se, ainda, o cuidado de deixar claro que o simples fato de o proprietário do imóvel exigir o pagamento de algum valor indenizatório adicional para limpeza do imóvel e dos mobiliários (como as roupas de cama) não desfigura a natureza de locação do contrato. Aliás, nos contratos de locação em geral, é extremamente comum exigir do inquilino que, ao final do contrato, promova a pintura e o asselo do imóvel, exigência essa que pode ser feita mediante a estipulação de valor a ser pago em favor do locador, que se encarregará de realizar essa pintura e essa limpeza.

O que descaracteriza a locação por temporada e configura meio de hospedagem, neste caso, é se a disponibilização do imóvel for indissociavelmente acompanhada de um conjunto de serviços regulares prestados pelo hospedeiro. Excluindo-se as simples manifestações de hospitalidade, que se pode oferecer a um visitante comum.

A solução proposta fundamenta-se na experiência recente de diferentes países que adaptaram suas legislações para disciplinar o crescente fenômeno do uso de imóveis residenciais para acomodação de turistas. E coaduna-se com as necessidades locais, pois, como reconheceu o Ministério do Turismo, na matéria mencionada acima, "os meios de hospedagem alternativos são uma opção para atender aos diversos perfis de turistas que viajam pelo Brasil e, na medida em que amplia o leque de ofertas, aumenta a competitividade do mercado turístico".

Não obstante, é mister que o expresso reconhecimento legal das novas manifestações culturais não se traduza em brecha para oportunismos, tal como a proliferação de "hotéis ilegais". Daí o motivo de se esclarecer, no texto da proposição, que não se pode tomar por simples "locação por temporada" a disponibilização de unidades indissociavelmente acompanhadas de serviços regulares, característicos de hotelaria, sobretudo quando tal prestação se dá em ambiente tipicamente ligado a este tipo de estabelecimento.

Deve-se evitar que pessoas e empresas se utilizem de sítios eletrônicos ou aplicativos de locação por temporada para oferecer serviços de hotelaria de forma ilegal, sem observar os critérios de qualidade e segurança ditados pela Lei Geral do Turismo. Tais instrumentos (sítios eletrônicos e aplicativos) servem apenas como meios de conexão entre locador e locatário para aluguéis de imóveis, em parte ou em todo, por temporada. Por isso mesmo, este projeto estabelece que aqueles que se dispuserem a oferecer serviços típicos de hotelaria (o que não inclui eventual taxa de indenização por limpeza e a locação do espaço propriamente dita) devam ser considerados como meios de hospedagem, sendo regidos pela Lei do Turismo.

Neste sentido recente decisão do egrégio Tribunal de Justiça do Mato Grosso do Sul a respeito de imóvel utilizado com finalidade hoteleira, sem a devida autorização, apesar da proprietária defender que se tratava de uma residência: "o local possui a finalidade que é negada pela apelante, pois todos os quartos daquele imóvel são numerados (na porta), circunstância inerente a estabelecimentos hoteleiros" (3ª Câmara Cível, Apelação 0800624-66.2015.8.12.0006).

Pelo exposto, pedimos a colaboração dos Senadores e Deputados para aprovação da proposição, que certamente contribuirá para o desenvolvimento do turismo nacional, fornecendo aos viajantes meios de hospedagem a preços acessíveis e criando novas fontes de renda para os cidadãos brasileiros.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO

LEGISLAÇÃO CITADA

[um:lex.br/federal/lei:1991:8245](#)
artigo 48

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa)

ANEXO 4 – Indicação legislativa da Câmara Municipal de Fortaleza Nº 0304/2017



Câmara Municipal de Fortaleza
Gabinete do Vereador Michel Lins (PPS)

INDICAÇÃO N. 0304/2017

*Dispõe sobre a exploração de meios
de hospedagem, o uso permitido em
imóveis residenciais e dá outras
providências*

EXMO. SR. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA

O Vereador Michel Lins, no uso de suas atribuições e na forma regimental, depois de ouvidos seus pares, e amparado pelos Art. 149 do Regimento Interno desta Casa e após ouvido Plenário, vem submeter a apreciação desta casa de leis a indicação em epígrafe, a qual depois de aprovada será enviada ao Exmo. Senhor Prefeito Municipal, a fim de que a mesma retorne a essa Augusta Casa em forma de Mensagem.

DEPARTAMENTO LEGISLATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA, EM 16^{ta}
DE maio DE 2017.


Vereador MICHEL LINS
Líder do PPS
Vice-Líder do Governo





Câmara Municipal de Fortaleza
Gabinete do Vereador Michel Lins (PPS)

PROJETO DE LEI N.

Dispõe sobre a exploração de meios de hospedagem, o uso permitido em imóveis residenciais e dá outras providências

A CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA APROVA:

Art. 1º Esta Lei estabelece regras referentes a exploração de serviços de hospedagens em imóveis para fins residenciais, considerados aqueles que tenham uso residencial declarado perante o município, independentemente da utilização efetiva a ser realizada.

Art. 2º Considera-se exploração de serviço de hospedagem a disponibilização de imóvel mediante remuneração, no todo ou parte, para alojamento temporário de pessoas.

§1º Para fins legais, o prestador do serviço é o detentor da posse, independente do mesmo ser proprietário, inquilino, cessionário, herdeiro ou demais tipos de vínculo legal de ocupação e posse.

§2º. Nos imóveis alugados para fins residenciais, o locatário deverá possuir autorização formal e por escrito do locador.

§3º. O detentor da posse se torna responsável pelos danos que possam advir da hospedagem, nos termos do art. 932, IV da lei Federal nº. 10.406/02 (código civil).

§4º. Para fins dessa Lei, não se considera "alojamento temporário" quando o período mínimo de disponibilização do imóvel para a mesma pessoa seja superior a 15 (quinze) dias.

§4º. A prestação do serviço de hospedagem a quem se refere o caput independe da oferta de alimentação, de amenidades, limpeza ou de outros serviços acessórios.

Art. 3º Não será considerado desvio do uso do imóvel residencial a exploração de serviço de hospedagem em imóveis de uso residencial desde que não ultrapasse o limite de:

- I- 60 (sessenta) noites por exercício, desde que acompanhado do morador do imóvel; e
- II- 30 (trinta) noites por exercício, quando o morador não estiver presente no imóvel.



Câmara Municipal de Fortaleza
Gabinete do Vereador Michel Lins (PPS)

§1º. Considera-se que o morador não está presente quando o imóvel for disponibilizado na integridade para o hóspede;

§2º. Os limites dos incisos I e II não são cumulativos e cada noite disponibilizada nos termos do inciso II contará como duas noites disponibilizadas nos termos inciso I.

§3º. Para fins dos incisos I e II do caput, considera-se "exercício" o período compreendido entre 1º de janeiro a 31 de dezembro de cada ano civil.

Art. 4º Quando o imóvel residencial, no qual será explorado para hospedagem remunerada, pertencer à condomínio horizontal ou vertical, será necessária a autorização prévia por parte do condomínio, com vistas a não ofender o art. 1.314, parágrafo único, e o art. 1.336, IV, ambos da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§1º Os hospedeiros devem zelar pela boa convivência dentro dos condomínios, instruindo os hóspedes sobre as regras do mesmo, além de deixar sempre disponível e em fácil acesso, no imóvel, cópia do regimento interno do condomínio.

§2º As multas aplicadas pelo poder público são independentes e não excluem nem são excluídas por eventuais penalidades previstas no ato constitutivo ou na convenção do condomínio.

Art. 5º A exploração de serviço de hospedagem em imóveis de uso residencial depende de prévia declaração simples formalizada junto a Secretaria Municipal de Finanças (SEFIN).

§1º. É obrigatório o registro do prestador de serviço junto ao cadastro municipal de contribuintes da SEFIN, para fins de recolhimento das taxas e tributos devido ao fisco municipal.

§2º. As pessoas que já exploram a atividade que trata essa Lei terão o prazo de 30 (trinta) dias, contados de sua publicação em imprensa oficial, para regularizar a sua situação perante a Secretaria de Finanças (SEFIN).

§3º. A exploração do serviço de hospedagem em consonância com as regras desta lei, sem a prévia declaração que trata o caput deste artigo, está sujeita a multa estipulada no Art. 16 desta Lei.

Art. 6º O imóvel residencial que for explorado como meio de hospedagem deve disponibilizar, no seu interior, instrumentos mínimos de segurança ao hóspede, inclusive:

- I- Extintor de Incêndio;
- II- Respeito às regras sanitárias e de saúde pública;



Câmara Municipal de Fortaleza
Gabinete do Vereador Michel Lins (PPS)

Art. 7º O prestador do serviço de hospedagem deve informar anualmente à Secretaria Municipal de Turismo de Fortaleza (SETFOR) até o dia 31 de março do ano subsequente:

- I- A quantidade de noites que recebeu hóspedes em sua residência;
- II- O preço cobrado e a forma de pagamento;
- III- A origem dos hóspedes.

§1º. A municipalidade disponibilizará formulários específicos para a prestação de tais informações.

§2º. Quando a data limite cair em dia não útil ou com ponto facultativo nas repartições públicas municipais, o prazo será do próximo dia útil subsequente.

Art. 8º. O prestador do serviço deve emitir Nota Fiscal para cada negócio realizado, informando o preço da diária e o valor total cobrado, pagando os respectivos tributos.

Art. 9º. A pessoa física ou jurídica que intermediar o negócio de hospedagem remunerada em imóveis residenciais está obrigada a fornecer à municipalidade (Secretaria de Finanças e a Secretaria de Turismo) até o dia 30 de abril, 31 de julho, 31 de outubro e 30 de janeiro de cada ano, os dados individualizados de cada operação em que participou como intermediária ao longo do trimestre anterior.

Parágrafo Único. Para fins desse artigo, independe a natureza jurídica do serviço de intermediação prestado, estando obrigadas a prestar a informação às corretoras de imóvel, às agências de viagem, aos responsáveis pelos aplicativos e sites e às quaisquer outras pessoas que participem como intermediárias na contratação entre o hóspede e o hospedeiro.

Art. 10. Constatando infração as disposições desta Lei, qualquer pessoa poderá dirigir representação ao órgão fiscalizador.

Art. 11. Respondem solidariamente pelas obrigações acessórias e pecuniárias o detentor da posse do imóvel e qualquer pessoa, física ou jurídica, que tenha participado como intermediário no negócio de oferta de hospedagem, seja como corretor, seja como agência.

Art. 12. Sobre os pagamentos dos serviços de que tratam esta Lei deverá ser recolhido o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN na alíquota de 5% (cinco por cento), nos termos da legislação aplicável, em especial o item III do art. 245 da lei Complementar nº. 159, de 23 de dezembro de 2013 (Código Tributário de Fortaleza).

Parágrafo Único. Os responsáveis pelos aplicativos e sites, as agências de turismo ou qualquer outro intermediador dos serviços que trata esta Lei que possuem sede no



Câmara Municipal de Fortaleza
Gabinete do Vereador Michel Lins (PPS)

município de Fortaleza deverão recolher ao Município o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN no o valor de 5% (cinco por cento) sobre o valor da comissão recebida pela intermediação.

Art. 13. Poderá o órgão fiscalizador responsável realizar vistorias anuais, devendo o mesmo estabelecer as regras e parâmetros de fixação para realização das mesmas.

Art. 14. Compete ao órgão fiscalizador controlar as atividades previstas nesta Lei, sem prejuízo da atuação das demais secretarias no âmbito das suas respectivas competências.

Art. 15. O descumprimento dos termos desta Lei acarretará multa ao responsável no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), dobrando o valor em caso de reincidência da mesma infração.

Art. 16. Para fins legais e administrativos, o órgão responsável pela fiscalização será a Agência de Fiscalização do Município de Fortaleza (AGEFIS), ou o órgão que vier a substituí-la.

Art. 17. Esta Lei deverá ser regulamentada pelo Chefe do Poder Executivo através de Decreto.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

DEPARTAMENTO LEGISLATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA, EM DE
DE 2017



Vereador MICHEL LINS
Líder do PPS
Vice-Líder do Governo



Câmara Municipal de Fortaleza
Gabinete do Vereador Michel Lins (PPS)

JUSTIFICATIVA

Fortaleza é um dos principais destinos turísticos do país, por conta de seus atrativos e da estrutura que oferece aos visitantes. É de extrema importância que o poder público lance mecanismos de proteção aos turistas e aos munícipes, objeto desta lei.

Com a popularização da internet e o maior alcance dos aplicativos de prestação e intermediação de serviços, moradores do município foram atraídos pela possibilidade de receber em suas residências visitantes a fim de proporcionarem uma hospedagem de custo baixo através dessas aplicações de smartphones ou sites da internet. Porém, muito dessas operações ocorrem de forma precária, sem a devida regulação do poder público, o que pode ocasionar em diversos prejuízos aos usuários desses serviços, que fica quase que totalmente sem guarda legal para buscar direitos quando estes são violados. Há também o problema da sonegação de tributos, uma vez que estes prestadores de serviços de hospedagem não realiza o recolhimento, mesmo prestando serviços análogos a hotéis, pousadas, albergues (hostel), e demais empreendimentos que possuem registro nos órgãos fazendários, licenciamento ambiental, além de cumprirem com todas as normas de segurança e sanitárias, cabendo ao poder público a construção e efetivação de normas legais para combater essas distorções e editar normas para a proteção dos usuários desses serviços.

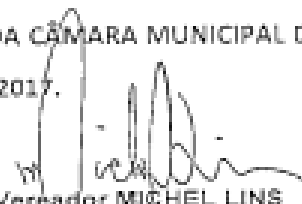
Logo, justifica-se essa matéria por colocar na formalidade os prestadores de serviços de hospedagem em imóveis residenciais, garantindo-lhes o direito de dar continuidade do direito de continuar a prestação dos serviços, mas com os deveres junto aos clientes e ao município de Fortaleza.

Assim, solicitamos de nossos pares a aprovação desta matéria.

DEPARTAMENTO LEGISLATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA, EM

DE

DE 2017.


Vereador MICHEL LINS
Líder do PPS
Vice-Líder do Governo