

A Regulamentação Municipal dos Serviços de Transporte por Aplicativo e o Risco da Jabuticaba

Victor Nóbrega Luccas¹

Daniel Tavela Luís²

Em 27/03/2018 foi publicada a Lei 13.640/2018 que, alterando a lei que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), regula o transporte remunerado privado individual de passageiros realizado via aplicativos como, por exemplo, 99 App, Uber, Cabify, Easy Taxi, dentre outros. Por conveniência, neste artigo chamaremos esse serviço apenas de “transporte por aplicativo”.

Em síntese, a Lei 13.640/2018 realizou dois conjuntos de alterações à Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em primeiro lugar, ela redefiniu o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, a fim de contemplar o transporte por aplicativo³. Em segundo lugar, ela delegou aos Municípios e ao Distrito Federal a competência para regulamentar esse serviço, estabelecendo diretrizes e requisitos para autorização da prestação de serviço ao motorista interessado⁴.

Apesar de a legalização do transporte por aplicativo ser aparente motivo para comemoração por parte das empresas e dos usuários, um exame mais apurado revela que o diploma normativo suscita dúvidas e controvérsias, relacionadas especialmente à possibilidade de regulamentação municipal. Nos preocupa particularmente o que se pode chamar de “risco da jabuticaba”.

A palavra jabuticaba, além de denotar a fruta, é geralmente usada para se referir a algo que só existe no Brasil. A expressão aparece com frequência, em contextos de debates sobre as instituições brasileiras, apresentando conotação negativa. “Se só tem no Brasil e não é jabuticaba (fruta), provavelmente não é bom”, é o que se costuma dizer. A possibilidade de regulamentação municipal do serviço de transporte por aplicativo gera o grave risco de se

¹ Advogado, sócio de Manuel Luís Advogados Associados. Professor da FGV Direito SP. Coordenador de Pesquisas Aplicadas no Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação - CEPI da FGV Direito SP.

² Advogado, sócio de Manuel Luís Advogados Associados. Professor da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Coordenador do Grupo de Estudos de Arbitragem do Mackenzie e do Grupo de Estudos de Arbitragem, Contratos e Investimentos Internacionais da FGV Direito SP.

³ Art. 2º da Lei 13.640/2018, que alterou a redação do Art. 4º, X da Lei 12.587/2012.

⁴ Art. 3º da Lei 13.640/2018, que acrescentou os Arts. 11-A e 11-B à Lei 12.587/2012.

permitir a criação de inúmeras jabuticabas municipais (lembrando que no país há mais de 5.500 municípios), que prejudiquem ou inviabilizem a prestação do serviço. Explica-se.

Os aplicativos de transporte, para funcionar adequadamente, seja do ponto de vista técnico, da qualidade do serviço, ou até mesmo da oferta de um preço competitivo para o consumidor, dependem de escala. São necessários muitos motoristas para que a demanda pelo serviço possa ser atendida prontamente e muitos usuários para que valha a pena manter a oferta do serviço, seja para o motorista, seja para a empresa gestora do aplicativo. De um lado, os dados obtidos permitem o aperfeiçoamento técnico e o desenvolvimento de formas alternativas de prestação de serviço e precificação como, por exemplo, as viagens compartilhadas, a criação de diversas categorias de veículos com faixas de preço distintas, e a tarifa dinâmica. De outro, o volume de operações possibilita aos aplicativos oferecerem descontos e preços competitivos que beneficiam o consumidor e incentivam a concorrência.

Caso se permita a regulamentação municipal do serviço, a depender do seu teor, a escala pode ser comprometida. Podem ser necessários ajustes nos algoritmos para cada município, a fim de se adequar a legislação, correndo-se o risco de inviabilizar o serviço em alguns – ou, quiçá, todos - os municípios. Ainda que o serviço sobreviva, quanto maior a regulamentação, a tendência é de maiores custos de adaptação, menores possibilidades de inovação, bem como da criação de barreiras à entrada para novos aplicativos.

Não é difícil encontrar notícias a respeito de tentativas municipais de regulação do transporte por aplicativo, algumas das quais foram rechaçadas pelo Poder Judiciário. O Município de São Paulo, por exemplo, editou a Resolução CMUV 12/2016, que estabelecia preço público progressivo para o transporte via aplicativo. Recentemente foi noticiado o proferimento de decisão judicial de primeira instância desconstituindo a resolução, por violação ao regime de competências legislativas constitucionalmente estabelecido⁵.

Em 12/04/2018, pouco tempo após a edição da Lei 13.640/2018, o Município do Rio de Janeiro publicou o Decreto Municipal nº 44.399/2018 regulamentando o transporte por aplicativo, taxando o serviço e contemplando a possibilidade de destinar parte da arrecadação para a melhoria do aplicativo Taxi.Rio, feito para atender aos taxistas da cidade.

⁵ “Juiz anula resolução de São Paulo sobre preços dos aplicativos de transporte”, Consultor Jurídico, 04/04/2018, disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-abr-04/juiz-anula-resolucao-sp-precos-aplicativos-transporte>, último acesso em 11/04/2018.

Diante desse cenário e da latente incerteza que a possibilidade de regulamentação municipal do transporte por aplicativo gera, é fundamental estabelecer as principais questões jurídicas suscitadas pela Lei 13.640/2018, relacionadas à regulamentação pelos Municípios⁶. Parece-nos que os principais problemas são os seguintes:

(i) É constitucional a delegação de competência, por lei ordinária, para os Municípios regulamentarem o transporte via aplicativo, considerando o regime constitucional de distribuição de competências entre os entes federativos?

(ii) Caso a delegação seja constitucional, quais são os limites do poder de regulamentar concedido aos Municípios, tendo em vista especialmente o princípio da livre iniciativa, fundamento da república e da ordem econômica (Art. 1º, IV e Art. 170, CF)?⁷

(iii) A Lei 13.640/2018 é auto aplicável, permitindo desde logo o transporte via aplicativo, ou a prestação lícita do serviço depende de regulamentação municipal? Qual a espécie normativa adequada para a regulamentação municipal? Deve haver lei ordinária ou basta decreto?

No restante desse artigo, abordaremos alguns argumentos a respeito da primeira questão. Em análise inicial, **nos parece que a delegação de competência realizada por lei ordinária é inconstitucional, por tratar-se de matéria de competência privativa da União Federal.**

Com efeito, o Art. 22, XI da Constituição Federal⁸ estabelece claramente a competência privativa da União para legislar sobre transporte. Esta competência apenas pode

⁶ Poderia ser questionado também se as diretrizes e requisitos estabelecidos pela Lei 13.640/2018 por si só já não ofendem o princípio da livre iniciativa. Tal questão, no entanto, foge do limitado escopo desse artigo.

⁷ Essa questão, por exemplo, é objeto do Recurso Extraordinário 1.054.110/SP, que discute a inconstitucionalidade de lei municipal paulistana que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos, cuja repercussão geral foi reconhecida em outubro de 2017. STF, Recurso Extraordinário 1.054.110/SP, Tribunal Pleno, Rel. Min. Roberto Barroso, julgamento em 12/10/2017, DJE em 10/11/2017, votação unânime.

Ementa: Direito Constitucional. Recurso Extraordinário. Proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado individual de pessoas. Presença de repercussão geral. 1. A decisão recorrida declarou a inconstitucionalidade de lei municipal paulistana que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos como Uber e Cabify. 2. Constitui questão constitucional relevante definir se a proibição ao uso de carros particulares para o transporte individual remunerado de passageiros viola princípios da ordem econômica. 3. Repercussão geral reconhecida.

⁸ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: XI trânsito e transporte.

ser delegada para os Estados por meio de lei complementar, conforme o Art. 22, Parágrafo Único da Constituição Federal⁹.

Não há dúvidas de que a matéria cuja regulamentação foi delegada aos Municípios pela Lei 13.640/2018 trata de transporte, nos termos do Art. 22, XI da Constituição Federal. Também não há dúvidas de que a delegação ocorreu por lei ordinária e não por lei complementar. Destarte, a conclusão que parece seguir, a princípio, é que houve delegação de competência legislativa privativa sem lei complementar autorizativa, havendo inconstitucionalidade por violação ao Art. 22, Parágrafo Único da Constituição Federal.

Nesse sentido, o Egrégio Supremo Tribunal Federal já decidiu que a legislação municipal não pode regular modalidades de serviço de transporte remunerado de passageiros. Na ADI 3.679 / DF foi julgada inconstitucional a Lei Distrital nº 3.787/2006, que criava o sistema de “moto-service”, também conhecido como “moto-táxi”, por meio do qual seria realizado o transporte individual de passageiros por motociclistas autorizados¹⁰. Na oportunidade, de maneira bastante sintética, o STF rechaçou a legislação, por usurpar competência privativa da União Federal. O caso é bastante similar ao presente, no qual se está em jogo a regulação de uma modalidade de serviço de transporte, via aplicativo.

Em outras oportunidades, o Supremo Tribunal Federal foi bastante estrito na interpretação dos limites do poder municipal de legislar sobre transporte, decidindo, por exemplo, que não é de sua competência estabelecer sanções mais gravosas do que aquelas estabelecidas em lei federal para o transporte clandestino¹¹, nem exigir cadeiras ergonômicas ajustáveis, direção e embreagem hidráulicas para motoristas de transporte coletivo¹².

⁹ Art. 22. (...) Parágrafo Único: Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

¹⁰ STF, Ação Direta de Inconstitucionalidade 3.679/DF, Tribunal Pleno, Rel. Min. Sepúlveda Pertence, julgamento em 18/06/2007, DJE em 02/08/2007, votação unânime.

Ementa: Ação direta de inconstitucionalidade. L. Distrital 3.787, de 02 de fevereiro de 2006, que cria, no âmbito do Distrito Federal, o sistema de MOTO-SERVICE - transporte remunerado de passageiros com uso de motocicletas: inconstitucionalidade declarada por usurpação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, XI). Precedentes: ADIn 2606, Pl., Maurício Corrêa, DJ 7.2.03; ADIn 3.136, 1.08.06, Lewandowski; ADIn 3.135, 0.08.06, Gilmar.

¹¹ STF, Recurso Extraordinário com Agravo 639.496, Tribunal Pleno, Rel. Min. Cezar Peluso, julgamento em 16/06/2011, DJE em 30/08/2011, votação por maioria.

Ementa: RECURSO. Agravo convertido em Extraordinário. Competência privativa da União para legislar. Trânsito e transporte. Repercussão geral reconhecida. Precedentes. Reafirmação da jurisprudência. Recurso improvido. É incompatível com a Constituição lei municipal que impõe sanção mais gravosa que a prevista no Código de Trânsito Brasileiro, por extrapolar a competência legislativa do município.

¹² STF, Medida Cautelar em Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.671 / DF, Tribunal Pleno, Rel. Min. Cezar Peluso, julgamento em 28/08/2008, DJE em 27/11/2008, votação por maioria.

Destaque-se, quanto ao último caso, que a decisão foi nesse sentido mesmo considerando que Constituição Federal prevê a competência municipal organizar e prestar o serviço público de transporte coletivo¹³.

A leitura dos dispositivos legais e a consulta à jurisprudência faz parecer simples a resolução do caso. No entanto, há quatro argumentos relevantes que podem ser opostos à tese de inconstitucionalidade, e que devem ser analisados com cuidado.

Em primeiro lugar, alguém poderia argumentar que **o transporte individual remunerado de passageiros se trataria de assunto de interesse local** e, desse modo, estaria dentro da competência legislativa dos Municípios, conforme o Art. 30, I da Constituição Federal¹⁴.

Aqui deve-se tomar cuidado para não cometer equívocos hermenêuticos. É claro que, em algum sentido, a regulação do transporte é de interesse local, afinal, tem impactos na mobilidade urbana e no trânsito; especialmente nas grandes cidades, como São Paulo, em que o trânsito é tema recorrente em inúmeras conversas de elevador e introduções de reuniões profissionais, além de ser objeto de eterna promessa política de candidatos à prefeitura. No entanto, se adotássemos esse sentido amplo de “impacto local”, praticamente toda legislação federal seria assunto de interesse local, o que não é admissível. As normas penais, por exemplo, podem afetar a criminalidade em um determinado município, com alto impacto, mas nem por isso permite-se que os Municípios tenham seus próprios códigos penais.

O interesse local a que faz referência a Constituição Federal, em verdade, trata-se de um interesse peculiar, de uma particularidade municipal que justifique uma atividade legislativa própria e apta a fragmentar regulamentação uniforme dada pela União e pelos

Ementa: INCONSTITUCIONALIDADE. Ação direta. Arts. 1º e 2º da Lei nº 3.680/2005, do Distrito Federal. Competência legislativa. Trânsito. Serviço público. Transporte coletivo urbano. Veículos. Provisão de dispositivos redutores de estresse e cansaço físico a motoristas e cobradores. Obrigação das permissionárias de garantir descanso e prática de exercícios físicos. Inadmissibilidade. Competências legislativas exclusivas da União. Ofensa aparente ao art. 22, incs. I e XI, da CF. Liminar concedida. Precedentes. Aparenta inconstitucionalidade, para efeito de liminar, a lei distrital ou estadual que dispõe sobre obrigatoriedade de equipar ônibus usados no serviço público de transporte coletivo com dispositivos redutores de estresse a motoristas e cobradores e de garantir-lhes descanso e exercícios físicos.

¹³ Art. 30, V da Constituição Federal.

¹⁴ Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

Estados¹⁵. Em outras palavras, seria necessária uma determinada configuração socioeconômica diferente daquela encontrada em outras partes do Brasil, que demandaria regulação especial a fim de que fosse satisfeito o interesse público. No entanto, nos parece difícil sustentar que pode haver peculiaridades de interesse local que justificariam a formulação de normas próprias de transporte por aplicativo para cada município.

Os problemas do trânsito e do transporte são tão similares e universais que as regras de trânsito pouco variam de país para país¹⁶ e a discussão sobre os aplicativos de transporte tem sido enfrentada de modo semelhante em diversos lugares do mundo. Diversos países no mundo têm regulamentado o transporte de aplicativos de maneira parecida, geralmente criando regras para garantir a segurança ou a tributação do serviço, similares às que já foram impostas pela Lei 13.640/2018.¹⁷ Ainda que países diferentes tenham regulações diferentes, isso aparenta ter pouco ou nada a ver com alguma peculiaridade local no sentido acima descrito, mas sim com o resultado da pressão política de grupos de interesse junto aos reguladores. Assim, se dificilmente verificam-se peculiaridades que justifiquem regras significativamente diferentes entre países, pouco provável que existam peculiaridades municipais que justificariam a edição de legislação própria.

Ademais, a legislação brasileira de trânsito fornece diversas ferramentas ao gestor municipal para que adote política de transporte urbano adequada à sua realidade, inclusive com a previsão de diversas modalidades de transporte coletivo, cuja prestação é realizada, diretamente ou sob regime de concessão e permissão, pelos Municípios (art. 30, V, CF).

¹⁵ Esse é o sentido dogmaticamente atribuído ao conceito de “interesse local” desde as constituições anteriores. Nesse sentido, escreve José Cretella Júnior: “Sabendo-se que “peculiar interesse” é predominância, prevalência, primazia e não exclusividade (porque não há assunto local que não seja ao mesmo tempo assunto geral), impõe-se a conclusão lógica e jurídica de que a competência do Município, em regular determinado assunto, é fixado pela “peculiaridade”, “singularidade”, “prevalência” ou “primazia” da matéria regulada.” (CRETELLA JÚNIOR, José. Direito Municipal. São Paulo: Editora Universitária de Direito, 1975, p. 71). Em relação à Constituição Federal de 1988, comenta José Afonso da Silva: “A questão está na compreensão do que sejam “assuntos de interesse local”. A dificuldade torna-se maior quando se sabe que assunto hoje de interesse local amanhã poderá não o ser, em função de evolução da matéria. Assim, por exemplo, fornecimento domiciliar de água e esgoto foi considerado assunto de “peculiar interesse municipal”, expressão agora substituída por “assunto de interesse local”. Mas, tendo em vista que esse assunto é nuclear da problemática do saneamento básico, deixou ele de ser de interesse local para adquirir uma dimensão maior, até mesmo nacional, sob certos aspectos.” (AFONSO DA SILVA, José. Comentário Contextual à Constituição. São Paulo: Malheiros Editores, 2005, p. 309)

¹⁶ O Brasil é signatário desde 1981 da Convenção sobre Trânsito Viário celebrada em Viena (Decreto nº 86.714 de 10/12/1981) que estabelece regras para o trânsito viário internacional, define conceitos e requisitos padronizados para todos seus países signatários (que contabilizam mais de cem).

¹⁷ “Uber: Conheça as polêmicas globais e onde já foi regulamentado”, BBC, 12/08/2015, disponível em: http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/08/150812_uber_regulamentacao_pai_ac, último acesso em 12/04/2018. “Uber já foi regulamentado por leis em 82 regiões pelo mundo, incluindo SP”, G1, 11/05/2016, disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/05/uber-ja-foi-regulamentado-por-leis-em-82-regioes-pelo-mundo-incluindo-sp.html>, último acesso em 12/04/2018.

Assim, é muito difícil imaginar o que poderia haver de peculiar a justificar a elaboração de uma lei municipal a respeito do transporte por aplicativos sem que se trate de uma jabuticaba municipal.

Em segundo lugar, poderia se argumentar que **cabe aos Municípios complementar a legislação federal e estadual no que couber**, nos termos do Art. 30, II da Constituição Federal.

Para esse ponto, valem os mesmos argumentos utilizados para rebater a competência com base no interesse local. O Município não tem o poder de complementar a legislação quando bem entender, mas apenas nos casos em que há um interesse local peculiar que o justifique¹⁸. O inciso II da Constituição serve apenas ao fito de esclarecer que a legislação de interesse local também pode coexistir com legislação federal ou estadual. Se no caso não é possível justificar a regulação com base em um interesse local peculiar, não cabe falar em possibilidade de suplementação.

Em terceiro lugar, poderia se argumentar que o Município teria **competência para regulamentar serviços públicos de interesse local**, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial, nos termos do Art. 30, V da Constituição Federal.

No entanto, esse dispositivo não é aplicável ao caso. Isso porque o transporte por aplicativo é serviço de caráter privado, e não público. A regra é a livre iniciativa. Para que um serviço seja público, dependente de alguma forma de delegação pelo estado (concessão ou permissão), faz-se necessária previsão legal específica e, possivelmente, justificativa coerente com base em sua essencialidade¹⁹. No caso, ocorre justamente o contrário. Não apenas não há indicação de que o transporte por aplicativo se trata de serviço público, como o próprio Art. 4º, X da Política Nacional de Mobilidade Urbana é explícito ao indicar que se trata de

¹⁸ Nesse sentido, escreve José Afonso da Silva: “*Em síntese, a competência suplementar do Município só pode verificar-se em torno de assuntos que sejam também de interesse local, além de sua dimensão federal ou estadual*”. AFONSO DA SILVA, José. Comentário Contextual à Constituição. São Paulo: Malheiros, 2005, p. 309 (item 3 dos comentários ao Art. 30 da CF/88).

¹⁹ Nesse sentido, Maria Sylvania Zanella Di Pietro é categórica ao afirmar que é o somente o Estado, por meio de lei, quem define quais atividades são consideradas serviços públicos, permanecendo uma atividade como privada enquanto não for assumida pelo Poder Público. Ademais, a atividade deve satisfazer concretamente às necessidades coletivas e ser prestada diretamente pela Administração Pública ou indiretamente por meio de concessão ou permissão (DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella. Direito Administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2018, p. 134.)

serviço privado, em atenção à classificação dos serviços de transporte urbano quanto a sua natureza, prevista no Art. 3º, § 2º, III da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A distinção não é casual. O transporte por aplicativo possui aspectos que o diferenciam até mesmo do serviço de táxi, caracterizado como transporte público individual remunerado de passageiros²⁰, o que foi reconhecido pela legislação. Seja tratando o táxi como serviço público ou como serviço privado de interesse público (ou ainda, de utilidade pública), o ponto fundamental é que há diferenças na forma de prestação do serviço e benefícios concedidos aos taxistas, sempre em reconhecimento ao seu caráter público. Dentre essas, cabe mencionar que:

- (a) os motoristas de aplicativo só podem prestar serviço para usuários previamente cadastrados no aplicativo, diferentemente dos motoristas de táxi, que podem atender a qualquer cidadão que demande o serviço;
- (b) os motoristas de táxi podem se utilizar de localidades especiais, os denominados pontos de táxi, para aguardar os usuários;
- (c) a precificação do serviço de táxi é tabelada e definida pelo Município, enquanto a precificação a ser realizada pelo aplicativo é livre, encontrando-se na prática estratégias diversas, como tarifa dinâmica de acordo com a demanda, preço variável conforme o veículo, possibilidade de distribuir o preço em corridas compartilhadas, e descontos cujo ônus é suportado pelo aplicativo e não pelo motorista;
- (d) em algumas cidades há privilégios no trânsito para os táxis, como em São Paulo, na qual os motoristas de táxi podem utilizar a faixa de ônibus quando estão com passageiro.

Em quarto e último lugar, poder-se-ia argumentar que o poder de regulamentação concedido aos Municípios é distinto do poder de legislar propriamente dito, este privativo da União Federal. O argumento seria o de que **o Município exerceria o poder dentro de um escopo limitado de uma atividade regulamentar exclusivamente executiva, que apenas busca conferir efetividade às normas federais.**

²⁰ Nesse sentido, o Art. 2º da Lei 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista: Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Para responder a esse argumento, cabe distinguir entre a regulamentação da fiscalização e a regulamentação do próprio serviço. Expedir regras autorizando, por exemplo, a guarda civil metropolitana a verificar o atendimento das condições do veículo destinado ao transporte por aplicativo e, eventualmente, atribuir multa ao motorista está dentro do escopo do poder de fiscalizar do município. Trata-se de mera regulamentação da fiscalização. De outro lado, a título de ilustração, estabelecer parâmetros para o preço do serviço, claramente afeta a sua configuração e retira a liberdade dos prestadores. Trata-se de regulamentação do próprio serviço.

Caso a Lei 13.640/2018 tivesse permitido aos Municípios somente regulamentar a fiscalização, a princípio (pois a fiscalização pode ser concebida de modo que afete significativamente o serviço), não parece haver grande risco de jabuticabas aptas a fragmentar a regulamentação do transporte por aplicativo, nem inconstitucionalidade. No entanto, esse não parece ser o sentido da Lei 13.640/2018. A redação da lei estabelece que compete aos Municípios “regulamentar e fiscalizar” (Art. 11-A, caput) e enfatiza que além dos requisitos da lei federal deverão ser cumpridos os requisitos previstos na “regulamentação do poder público municipal” (Art. 11-B, Parágrafo Único), o que dá a entender que o Município pode ir além da mera fiscalização, criando novos requisitos para a prestação do serviço. Nesse sentido, já há quem defenda que os Municípios podem criar novas condições “*sob pena de ser mera ficção a competência que lhes foi assegurada*”²¹.

Este último argumento, ainda que pudesse afastar a inconstitucionalidade de dispositivos da Lei 13.640/2018, portanto, não parece poder ser sustentado com base na redação da própria lei. Sua aceitação implicaria, talvez, a declaração de inconstitucionalidade sem redução de texto, a fim de conferir à Lei 13.640/2018, sentido conforme à Constituição Federal.

Maiores detalhes sobre a discussão de quais partes do texto deveriam ser suprimidas, ou de qual técnica de declaração de inconstitucionalidade seria mais adequada, considerando-se a possibilidade teórica de um interesse local justificado (primeiro argumento) ou de uma interpretação estrita do poder de regulamentação (quarto argumento), fogem ao escopo limitado desse artigo.

²¹ FORTINI, Cristiana. “Lei 13.640/18: fim da controvérsia sobre os aplicativos de transporte de passageiros?”, Consultor Jurídico, 05/04/2018, <https://www.conjur.com.br/2018-abr-05/lei-1364018-fim-controversia-aplicativos-transporte>, último acesso em 13/04/2018.

A moral da história, é, portanto, que a discussão a respeito da Lei 13.640/2018 deve ser expandida à luz de princípios que nortearam este artigo, em especial, a livre iniciativa e a necessidade prática e econômica de uma regulamentação uniforme para o transporte por aplicativo. Esperamos, por meio desse breve texto, contribuir para a qualificação dessa discussão, especialmente para que juízes e legisladores municipais evitem, – com todo respeito à fruta – as jabuticabas municipais.