XXVIII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BELÉM – PA

DIREITO E SUSTENTABILIDADE I

LUCIANA COSTA DA FONSECA

JERÔNIMO SIQUEIRA TYBUSCH

ROGERIO BORBA

Copyright © 2019 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais
Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI
Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro
Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina
Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo
Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)
Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:
Relações Institucionais
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – Santa Catarina
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará
Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM– Distrito Federal
Relações Internacionais para o Continente Americano
Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goías
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM – Rio Grande do Sul)
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

Comunicação:
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul Prof.
Dr. Caio Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

---

D597

Direito e sustentabilidade I [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/CESUPA

Coordenadores: Luciana Costa da Fonseca; Jerônimo Siqueira Tybusch ; Rogerio Borba – Florianópolis: CONPEDI, 2019.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-85-5505-837-0
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Direito, Desenvolvimento e Políticas Públicas: Amazônia do Século XXI

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Congressos Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVIII Congresso Nacional do CONPEDI (28 : 2019 :Belém, Brasil).

CDU: 34

Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito Florianópolis

Universidade do Vale do Rio dos Sinos
Belém - Pará - Brasil

XXVIII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BELÉM – PA

DIREITO E SUSTENTABILIDADE I

Apresentação

A presente obra é fruto dos artigos apresentados no Grupo de Trabalho (GT) DIREITO E SUSTENTABILIDADE I, do XXVIII Congresso Nacional do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito (CONPEDI), realizado na cidade do Pará entre os dias 13 a 15 de novembro de 2019, no Centro Universitário do Pará (CESUPA).

O Congresso teve como temática "DIREITO, DESENVOLVIMENTO E POLÍTICAS PÚBLICAS: AMAZÔNIA DO SÉCULO XXI". A escolha do tema foi pertinente em razão do momento político e jurídico vivido, onde se questiona o papel do estado na proteção ambiental, em especial a proteção da amazônia. As diversas questões ambientais verificadas tratam do desafio de harmonizar os dispositivos constitucionais em prol da biodiversidade, de forma a viabilizar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações, como preconiza o Artigo 225 da Constituição da República, com vistas a área amazônica.

Como resultado de uma grande ambiência de atividades de pesquisa desenvolvida em todo o país, foram apresentados neste GT quinze artigos relacionados ao tema, os quais integram a presente obra. Nas apresentações dos trabalhos foram discutidos instrumentos de preservação da região amazônica, instrumentos de controle de sustentabilidade e outras temáticas pertinentes à sustentabilidade, como Mobilidade Urbana, Resíduos Sólidos, Ética Empresarial, Logística Reversa e Mudanças Climáticas. Também foram expostos trabalhos com viés em teorias conexas à Sustentabilidade e Direito, como Justiça Ambiental, Teoria da Justiça em John Rawls e Desenvolvimento como Liberdade em Amartya Sen. Os trabalhos se relacionam diretamente com a ementa apresentada, o que indica uma preocupação com a seleção de artigos que mantém entre si afinidade científica, favorecendo sobremaneira os debates no momento das discussões no GT.

A obra, em razão dos trabalhos apresentados, pode ser subdividida pela ordem de apresentação, sendo todos relativos ao Direito e Sustentabilidade.

(A elevada intensidade dos debates no GT demonstrou a importância dos temas levantados e apresentados pelas pesquisadoras e pelos pesquisadores do grupo. Assim, é com muita satisfação que apresentamos à comunidade jurídica a presente obra, que certamente servirá como referência para futuras pesquisas sobre os temas levantados e as reflexões aqui presentes.

Belém, 15 de novembro de 2019

Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM

Luciana Costa da Fonseca - CESUP

Rogerio Borba - UniCarioca / IBMEC / UNESA

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

A ATIVIDADE REGULATÓRIA EM MATÉRIA DE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE: APONTAMENTOS SOBRE O CASO DOS PATINETES ELÉTRICOS

REGULATORY ACTIVITY REGARDING INNOVATION AND SUSTAINABILITY: NOTES ON THE ELECTRICAL SCOOTERS CASE

Alexandre Ferreira de Assumpção Alves [1]
Bernardo Rocha da Motta [2]

Resumo

O artigo tem como escopo analisar a atividade regulatória do Estado em relação às startups de patinetes elétricos nos centros urbanos. As startups são modelos de negócios recentemente definidos na Lei Complementar nº 167 de 2019. São entidades que desenvolvem atividades inovatórias com base em novas tecnologias e que se mostram essenciais para a sociedade, especificamente para o mercado interno, na medida em que oferecem novos produtos e serviços. O trabalho questiona o papel do Estado na regulamentação dessas atividades. Quanto à metodologia, trata-se de pesquisa descritiva, bibliográfica, documental, numa abordagem quantitativa, com emprego do método dedutivo.

Palavras-chave: Startups, Inovação, Tecnologia, Sustentabilidade, Regulação estatal

Abstract/Resumen/Résumé

The article aims to analyze the regulatory activity of the State in relation to electric scooters´ startups in urban centers. Startups are business models recently defined at the Complementary Law n. 167 of 2019. They are entities that develop innovative activities based on new technologies. Startups have proved to be essential to society, specifically to the domestic market, as they develop new products and services. The paper questions the role of the State in regulating these activities. As for the methodology, it is a descriptive, bibliographical, documentary research, in a quantitative approach, and use of the deductive method.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Startups, Innovation, Technology, Sustainability, State´s regulation

---

[1] Doutor em Direito (UERJ). Professor Associado nas Faculdades de Direito da UERJ e da UFRJ. Docente permanente do PPGD da UERJ, linha de pesquisa Empresa e Atividades Econômicas.

[2] Bacharel em Direito pelo Centro Universitário Serra dos Órgãos (UNIFESO). Mestrando em Direito na UERJ. linha de pesquisa Empresa e Atividades Econômicas.

1. INTRODUÇÃO

Diante das profundas mudanças nas relações socioeconômicas advindas da disseminação do uso e acesso à Internet, especialmente a partir da última década do século XX, indaga-se se ela foi o estopim de uma nova Revolução Industrial[1], tendo em vista que alterou substancialmente as relações de produção e de consumo na sociedade.

As novas relações de consumo e produção tentam se alinhar diretamente com novos paradigmas vivenciados: recursos naturais cada vez mais escassos e seu mau uso, enormes desigualdades sociais, excedentes nas produções industriais não aproveitados ou de modo insatisfatório, promovendo em muitos casos descarte irregular com grandes danos ambientais. Estas e outras hipóteses aventadas são exemplos que ilustram bem os problemas guerreados.

A solução deve ser buscada dentro do próprio problema: o capitalismo inconsequente voltado para a lucratividade egoística é confrontado por um capitalismo consciente, que repensa as formas de consumir e de produzir através dos postulados da Economia Compartilhada. Destarte, as *startups* surgem como protagonistas, trazendo um modelo de negócios enxuto, disruptivo e escalonável, a fim de ter toda sua energia e capital empenhados unicamente para romper com as barreiras tradicionais mercadológicas e desenvolver novas ferramentas tecnológicas, para atender aos anseios sociais, propiciar bem-estar e minimizar o impacto ao meio ambiente num cenário de consumo crescente.

Nesse cenário, o presente artigo visa analisar o desenvolvimento da inovação e tecnologia desempenhado pelas *startups* no tocante à Economia Compartilhada, especialmente em relação à sustentabilidade/mobilidade nos centros urbanos, através da criação e propagação de meios de transporte coletivos privados, os patinetes elétricos.

O trabalho expõe as razões para o surgimento dos patinetes elétricos desenvolvidos por *startups* e qual a imediata reação do Estado diante de novas formas de transporte coletivo e as consequências para essas sociedades empresárias que os desenvolveram.

A proposta é investigar a regulação do uso dos patinetes elétricos como meios de transporte coletivos e quais impactos pode causar à livre iniciativa e ao desenvolvimento da inovação e tecnologia.

---

[1] Para Ruy Braga a alcunha revolução tecnológica seria uma contradição social de caráter classista, tendo por base material contradições de base econômica, baseadas na unidade complexa das relações de produção e das forças produtivas (BRAGA, p. 114,1997). Thalles Takada e Tarcisio Teixeira, por sua vez, entendem que com advento da tecnologia chegou-se a outra revolução, como a Segunda Revolução Industrial após a criação da máquina a vapor. (TAKADA; TEIXEIRA, p.23, 2019).

O tema é desenvolvido em três partes, sendo que a primeira trata da inovação e tecnologia como imperativos da ordem social constitucional, analisando normas de ordem programática da Carta Magna que tratam categoricamente desse setor da sociedade e seus impactos e relevância na sociedade e na economia.

A segunda parte enfrenta a definição legal de *startup*, trazida pela Lei Complementar nº 167/2019 e seu papel na Economia Compartilhada, partindo da premissa de que as *Startups* seriam as protagonistas na disseminação do movimento econômico, bem como na propagação de ferramentas tecnológicas na sociedade.

Por fim, o último capítulo visa perscrutar propostas regulatórias aos patinetes elétricos no Estado do Rio de Janeiro e de município de São Paulo e os impactos que tais propostas causam na empresa desempenhada pelas *startups* que os desenvolveram, ponderando os limites e necessidades dessa regulação.

O intuito do artigo, portanto, é de investigar os efeitos sociais e econômicos dos patinetes elétricos e sua possível necessidade de regulamentação para uso nos meios urbanos, e as consequências de eventual regulamentação.

O trabalho foi desenvolvido com supedâneo em fontes doutrinárias e textos normativos, tendo como procedimento de investigação a pesquisa bibliográfica e documental de forma descritiva e quantitativa. Como método cientifico foi adotado o dedutivo, referendando como premissa maior as *startups* como agentes ativos no desenvolvimento tecnológico da sociedade, mediante a catarse disruptiva ocasionada pelas ferramentas e serviços que disseminam (premissa menor), deduzindo-se que os patinetes elétricos desenvolvidos pelas *startups* seriam um meio de transporte coletivo sustentável, reduzindo emissão de poluentes e as consequentes implicações regulatórias.

2. A INOVAÇÃO DISRUPTIVA E SUA IMPORTÂNCIA NA ORDEM SOCIAL CONSTITUCIONAL

O capitalismo é, por natureza, uma forma ou método de transformação econômica e, não só não é, como não pode ser estacionário. Assim define Joseph Alois Schumpeter a dinâmica do capitalismo de se reinventar, de se colocar em estado constante de movimento (SCHUMPETER, p. 119, 2016).

Para o economista austríaco o processo evolucionário do capitalismo se dá essencialmente pelos novos bens de consumo, os novos métodos de produção ou transporte, os

novos mercados e as novas formas de organização industrial criada pelas “empresas capitalistas” [sic].

Essa nova forma de organização mercadológica, em que se oferecem novos produtos e novos bens de consumo se dá sempre de forma beligerante, em que os novos paradigmas necessariamente precisam romper, destruir incessantemente os procedimentos antigos para que se crie o novo cenário. A esse ciclo orgânico de destruição e renovação dentro do capitalismo Joseph Alois Schumpeter nomeia de “destruição criativa”.

Sociedades que desenvolvem atividades disruptivas[2] costumam causar grandes atribulações concorrenciais e regulatórias em face da prestação de serviços usuais[3], desestabilizando um mercado tradicional e arraigado, conseguindo cooptar uma grande quantidade de usuários em um curto espaço de tempo.

Quando sociedades atingem monopólio de um segmento de mercado, dificilmente são compelidas a inovar ou a otimizar seus serviços ou produtos, retraindo também a possibilidade de novos empreendimentos se inserirem no mercado, sendo apenas desafiadas quando sociedades disruptivas desenvolvem e adotam novas tecnologias que atendem melhor às demandas dos consumidores, quebrando a hegemonia de controle de mercado. Nesse contexto, a insurgência ao tradicionalismo ocasionada pelas sociedades disruptivas se mostra como fator essencial, inclusive para equilibrar e diminuir distorções do mercado.

Um caso que ilustra bem a desestabilização promovida por sociedades disruptivas é o desenvolvimento de computadores pessoais de pequeno porte. A *Apple*, dentre outras sociedades, se engajou no desenvolvimento de computadores de pequeno porte, com *design* mais ergonômico e portátil, ao passo que a IBM, ao se acomodar em atender as demandas imediatas de seus consumidores, tardou a avaliar a dimensão do mercado emergente que tinha a frente e se inseriu tardiamente no segmento de computadores pessoais, tendo que lidar com agentes concorrenciais fortes já estabelecidos. (CHRISTENSEN; BOWER, p. 45, 1995).

Este padrão de quebra de mercado pode ser encontrado em diversas outras indústrias, levando com que sociedades buscassem se aprimorar tecnologicamente, perseguindo o pioneirismo no seu setor de atuação, para que pudessem controlar ou se destacar no mercado em que atuam (Ibidem).

---

[2] O termo "disruptivo" foi cunhado por Clayton Christensen, professor de administração na *Business School* de Harvard, baseado na teoria da destruição criativa do economista Joseph Alois Schumpeter, o termo foi inspirado nos agentes destruidores que o economista austríaco menciona em suas teorias.

[3] Conforme se verá adiante, o contraste entre a forma de prestação disruptiva e a usual poderia ser bem exemplificada com os serviços prestados pelos taxistas em comparação com o serviço prestado através do aplicativo *Uber*, ou *Airbnb* e redes convencionais de hotéis, dentre outros exemplos que ilustram como serviços disruptivos conflitam com a ordem econômica "estagnada".

Enquanto há a disputa para romper com os padrões usuais, novas formas de execução industriais são desenvolvidas, ampliando e otimizando os meios de produção, para que se atenda à necessidade dos consumidores. É através dessa competição instaurada entre as sociedades que se desenvolve o avanço na inovação e tecnologia.

Torna-se imprescindível analisar o avanço tecnológico dentro de uma sociedade capitalista, em que a presença de um elemento motriz faz com que as ferramentas tecnológicas se dispersem e se propaguem: o consumo.

Não é despiciendo lembrar que o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) arrola, dentre os princípios da Política Nacional das Relações de Consumo, o da compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica, sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores (art. 4º, III).

Neste contexto, o Estado tem um papel relevante no desenvolvimento amplo e sadio dos setores de inovação e tecnologia. Tamanha a importância da matéria[4], que está disposta na Constituição de 1988, de forma programática, nos arts. 218 e 219, a fim de nortear o legislador ordinário quanto à elaboração normativa que dê efetividade à capacitação e incentivo a inovação e tecnologia.

O Capítulo IV, acerca da Ciência, Tecnologia e Inovação, inserido no Título da Ordem Social, é inaugurado com o artigo 218, que estabelece que "*o Estado promoverá e incentivará o desenvolvimento científico, a pesquisa, a capacitação científica e tecnológica e a inovação"*.

Tanto a ordem social quanto a ordem econômica constitucional estão fundadas na justiça social e valorização do trabalho (arts. 170 e 193), sendo que esse assume papel de destaque ("primado") na ordem social. Assim, as criações intelectuais fruto do trabalho humano devem ser estimuladas e ter um tratamento diferenciado de modo a incentivar a pesquisa científica e tecnológica e a constituição de incubadoras de empresas[5].

Depreende-se que o Estado deverá através de políticas públicas, incentivos fiscais e edição de leis ordinárias promover e incentivar o desenvolvimento à capacitação científica,

---

[4] Destaca-se que a Constituição reserva o Capítulo IV para tratar especificamente do tema " Ciência, tecnologia e inovação", tamanha a relevância do tema. A redação desse capítulo foi alterada pela Emenda Constitucional nº 85/2015 para incluir o vocábulo "Inovação".

[5] Como se percebe na definição do art. 2º, III-A, da Lei de Inovação (inserido pela Lei nº 13.243/2016), a incubadora de empresas – que não se confunde com a *startup* mas com ela se relaciona– é a "organização ou estrutura que objetiva estimular ou prestar apoio logístico, gerencial e tecnológico ao empreendedorismo inovador e intensivo em conhecimento, com o objetivo de facilitar a criação e o desenvolvimento de empresas que tenham como diferencial a realização de atividades voltadas à inovação".

tecnológica e a inovação. Cabe ressaltar que, em determinados casos, a atuação negativa do Estado também se demonstra alinhada ao preestabelecido no art. 218.

De fato, o excesso regulatório ou a imposição de restrições através de legislações burocratizantes podem obstar e dificultar o desenvolvimento da atividade tecnológica e inovadora. O incentivo estatal em relação ao desenvolvimento da tecnologia e inovação pode se dar através de desenvolvimento acadêmico[6], como também dentro da iniciativa privada, instituindo os mecanismos para a criação e desenvolvimento de sociedades empresárias destinadas ao desenvolvimento e aprimoramento dos meios inovadores e tecnológicos[7].

Ato contínuo, o art. 219 destaca a importância do mercado interno, quando aduz que ele integra o patrimônio nacional, impondo ao Estado o dever de estimulá-lo na medida que gera bem-estar social e melhoria de vida, reduzindo a dependência nacional de aportes tecnológicos estrangeiros. Pode-se dizer que esta norma institui verdadeira diretriz de ordem pública que tem o consumidor como um de seus vetores.

A relevância do mercado interno se justifica pela atuação das sociedades empresárias e a atividade essencial que desenvolvem no mercado, movimentando a economia, fornecendo produtos e serviços, gerando postos de empregos e tributos, bem como suprindo as necessidades dos consumidores.

As *startups* engajadas em atividades disruptivas contribuem com a melhoria de bem-estar social e qualidade de vida através de propagação de novos conhecimentos tecnológicos, atuando como protagonistas na medida em que, ao antever um mercado emergente e necessidades [i]mediatas dos consumidores, buscam a captação de recursos, engajando-se em

---

[6] Conforme prelecionam os três primeiros parágrafos do art. 218 da Constituição: "§ 1º A pesquisa científica básica e tecnológica receberá tratamento prioritário do Estado, tendo em vista o bem público e o progresso da ciência, tecnologia e inovação; § 2º A pesquisa tecnológica voltar-se-á preponderantemente para a solução dos problemas brasileiros e para o desenvolvimento do sistema produtivo nacional e regional; § 3º O Estado apoiará a formação de recursos humanos nas áreas de ciência, pesquisa, tecnologia e inovação, inclusive por meio do apoio às atividades de extensão tecnológica, e concederá aos que delas se ocupem meios e condições especiais de trabalho".

[7] Conforme se extrai da leitura do art. 218, § 4: "A lei apoiará e estimulará as empresas que invistam em pesquisa, criação de tecnologia adequada ao País, formação e aperfeiçoamento de seus recursos humanos e que pratiquem sistemas de remuneração que assegurem ao empregado, desvinculada do salário, participação nos ganhos econômicos resultantes da produtividade de seu trabalho".

questões relevantes como acessibilidade[8], liberdade sexual e de gênero[9] e meio ambiente, esse último de extrema importância dentro de uma sociedade capitalista e consumerista.

Em matéria de meio ambiente, as *startups* têm um papel primordial para se resguardar os recursos naturais, repensar formas de consumo mais conscientes e orgânicas e, por fim, reduzir os excedentes de produção, como por exemplo *startups* que desenvolvem meios de transporte coletivos nos centros urbanos, como os patinetes elétricos ou as bicicletas coletivas, que surgem como resposta ao problema crescente de dificuldades de mobilidade e poluição.

Por fim, há que se destacar o disposto no parágrafo único do referido disposto legal, que direciona o Estado para fomentar a formação e consolidação das sociedades empresárias que tenham como objeto social o desenvolvimento ou aprimoramento de novas tecnologias.

Antes mesmo da inclusão dos artigos acima mencionados, já existiam disposições legais sobre o tema, que em alguns pontos são objeto de críticas dado seu anacronismo[10], mas há leis ordinárias que estão alinhadas com o disposto nestas normas programáticas. Dentre estes diplomas legais, destaca-se a Lei nº 10.973/2004 (Lei de Inovação), que dispõe sobre incentivos à inovação e à pesquisa científica e tecnológica, viabilizando a relação público-privado no tocante à inovação e pesquisa tecnológica, dentro de um ambiente produtivo visando à autonomia nacional na matéria, em estrito cumprimento do parágrafo único do art. 219 da Constituição de 1988.

Foi na Lei de Inovação que se delimitaram diversos conceitos amplamente utilizados dentro do segmento, como a definição *stricto sensu* de inovação, conforme art. 2º, IV, em que preleciona ser inovação a:

> introdução de novidade ou aperfeiçoamento no ambiente produtivo e social que resulte em novos produtos, serviços ou processos ou que compreenda a agregação de novas funcionalidades ou características a produto, serviço ou processo já existente que possa resultar em melhorias e em efetivo ganho de qualidade ou desempenho.

---

[8] O aplicativo *Hand Talk* desenvolvido pela sociedade de mesmo nome, fundada em 2012, realiza traduções simultâneas para a linguagem de libras. Segundo dado colhido no sítio institucional da sociedade: "Seu Tradutor de Sites traz acessibilidade digital em Libras para a comunidade surda e seu Aplicativo quebra a barreira de comunicação que há entre ela e os ouvintes. As soluções buscam democratizar o acesso à informação e à comunicação, sendo complementares ao trabalho dos intérpretes de Libras". Disponível em: https://www.handtalk.me/. Acesso em 22. ago.2019.

[9] Pode-se citar o *Homo Driver*, aplicativo de transporte equivalente ao Uber, mas voltado para a população LGBT, com intuito de gerar mais segurança e mais oportunidades de circulação de dinheiro dentro dessa comunidade.

[10] A Lei nº 9.609/1998, v.g., ao regulamentar a propriedade intelectual aplicada em programas de computador, institui em seu art. 2º, § 2º, que ficam assegurados os direitos relativos a programas de computador pelo prazo de cinquenta anos. Pode-se perceber que a extensão desse prazo causa engessamento dentro do segmento, na medida que tutela os direitos autorais, de confidencialidade e de exclusividade por um prazo não condizente com a indústria de desenvolvimento de programas de computador, que se tornam obsoletos em um lapso temporal bem mais exíguo que cinquenta anos.

Portanto, se depreende que o termo inovação englobou as noções de invenção e modelo de utilidade preexistentes na Lei nº 9.279/1996. Para todos efeitos, considera-se para fins de patenteamento, como invenção a criação que atenda aos requisitos de novidade, atividade inventiva e aplicação industrial, conforme art. 8º da referida lei. Já modelo de utilidade é conceituado no art. 9º como o "*objeto de uso prático, ou parte deste, suscetível de aplicação industrial, que apresente nova forma ou disposição, envolvendo ato inventivo, que resulte em melhoria funcional no seu uso ou em sua fabricação*."

Em que pese a definição do art. 2º, IV, da Lei de Inovação, a doutrina ainda traz posicionamento divergente sobre inovação. Erik Frederico Oioli (2019, p. 15) define inovação como "implantação de novas ideias que gerem valor." Essa definição se baseia na pré determinação de três elementos que culminam na tipificação da inovação:

> (i) existência de uma nova ideia, que pode consistir em criar algo novo, fazer algo de forma diferente ou melhorar algo; é um erro comum associarmos a inovação à algo dito como "disruptivo" ou algo simplesmente genial [...] (ii) a percepção de utilidade da nova ideia, isto é, ela deve gerar algum tipo de valor, seja para a empresa (sic), para colaboradores, para consumidores ou para a sociedade em geral, perceptível, por exemplo, pela geração de novas receitas ou redução de despesas em curto médio ou longo prazos; e (iii) a necessidade de implantação da ideia; uma ideia nao implantada continua sendo apenas uma ideia, e não uma inovação; portanto, é fundamental que a nova ideia geradora de valor seja efetivamente implantada, o que, por vezes, revela-se altamente desafiador; muitas vezes, boas ideias não necessariamente resultam em bons negócios [...]
> A inovação é uma estratégia que busca não apenas criar a diferenciação de produtos que permitam agregar valor para consumidores, mas também ampliação de resultados por meio da escalabilidade de sua operação

Dentro dessa perspectiva, incumbe ao Estado incrementar políticas e desenvolver meios para facilitar a expansão da atividade inovadora, inclusive regulamentando por lei, se necessário, a criação, formatação e os requisitos de incentivo às sociedades empresárias.

Nesse sentido, indaga-se se seriam *startups* todos os agentes ativos de inovação e de criação destrutiva (na concepção de Joseph Schumpeter) de novas tecnologias, conforme já abordado, ou se o conceito é mais restrito. Para responder a esta indagação, é necessário analisar a definição legal do termo *startup*, cujo delineamento e características essenciais são objeto do próximo capítulo.

3. *STARTUPS*: A INCOMPLETUDE DA DEFINIÇÃO LEGAL E SUA CORRELAÇÃO COM A ECONOMIA COMPARTILHADA

Em que pese a utilização atécnica (e até mesmo alegórica) do que viria a ser *startup*, sendo empregado o termo diversas vezes em situações as mais distintas no que tange ao

tamanho, tipo societário e objeto social, há de se permear uma definição legal acerca desse modelo de negócios.

Como exemplo dessa realidade, mesmo que o *Google* e até mesmo o *Facebook* pudessem ter iniciado suas atividades sob a égide desse modelo de negócios, seria plausível hoje categorizá-las como *startup*s? Há de se buscar essa resposta dentro do ordenamento pátrio se há delimitação sobre os critérios de definição de *startup*.

Em que pese a produção legiferante brasileira tardia, em abril de 2019 foi promulgada a Lei Complementar nº 167 (LC 167), que trouxe a primeira definição legal de *startups*. Contudo, por não se tratar especificamente de uma legislação concebida para *startups*, não se pretende trazer uma definição exauriente do termo, mas tão somente uma incidência desse modelo de negócios lastreada pelos consectários da Lei Complementar nº 123/2006 (LC 123), na qual foi inserido o conceito no § 1º do art. 65-A.

O art. 1º da LC 167 criou a figura da Empresa Simples de Crédito (ESC), para realização de operações de empréstimo, de financiamento e de desconto de títulos de crédito, exclusivamente com recursos próprios, tendo como contrapartes as sociedades e empresários enquadrados como microempresas e empresas de pequeno porte, e o Inova Simples, um regime de catalisação da constituição e extinção de *startup*. Sendo o emprego da tecnologia essencial para o desenvolvimento de suas atividades e persecução do objeto social pela *startup*, recorde-se que empresa é a atividade econômica organizada[11], resultado da articulação por seu titular (pessoa física ou jurídica) de fatores de produção como os recursos financeiros investidos (capital), o emprego de mão de obra, insumos necessários à produção e tecnologia. Por conseguinte, a *startup*, enquanto estrutura jurídica, se sujeita à legislação empresarial e sua ação também deve se pautar pela busca da sustentabilidade em todos os aspectos.

Mediante uma interpretação lógico-sistemática, a LC 167 surgiu como escopo de fomentar sociedades com uma estrutura mais simples, receita brutal anual inferior em relação a sociedades de maior porte, como sendo um incentivo creditório e desburocratizante para as primeiras, dedução adotada a partir da redação do *caput* do art. 65-A e dos objetivos do Inova Simples[12].

---

[11] A afirmação é baseada no perfil subjetivo de empresa adotado pelo Código Civil em seu artigo 966 que conceitua empresário e, indiretamente, empresa.

[12] Art. 65-A. É criado o Inova Simples, regime especial simplificado que concede às iniciativas empresariais de caráter incremental ou disruptivo que se autodeclarem como **startups** ou empresas de inovação tratamento diferenciado com vistas a estimular sua criação, formalização, desenvolvimento e consolidação como agentes indutores de avanços tecnológicos e da geração de emprego e renda.

A LC 167 promoveu alterações na LC 123, que estabelece tratamento favorecido, simplificado e diferenciado em vários aspectos (tributário, trabalhista, administrativo, previdenciário, civil ou empresarial) às microempresas e empresas de pequeno porte, em consonância com a norma programática do art. 179 da Constituição de 1988. Portanto, qualquer noção de *startup* encontra limitação na receita bruta anual não superior a R$ 4.800.000,00 (quatro milhões e oitocentos mil reais), conforme se extrai da inteligência do art. 3º, II, da LC 123em concomitância com o art.1º da LC 167. Além do aspecto da receita bruta anual, existem limitações[13] impostas pela LC 123 que se aplicam às *startups*, como a vedação de sua utilização pelo MEI - microempreendedor individual (art. 18-A, § 4º, V, da LC 123) ou quanto a certos tipos societários (vedação da adoção de tipos de sociedades por ações ou de cooperativa), mas sem precisar um tipo específico ou exclusivo, como em outras legislações alienígenas.[14]

---

[13] Dentre as limitações, pode-se citar o art. 3º, § 4º, que veda em múltiplas situações o enquadramento como microempresa ou empresa de pequeno porte, *in verbis*: Não poderá se beneficiar do tratamento jurídico diferenciado previsto nesta Lei Complementar, incluído o regime de que trata o art. 12 desta Lei Complementar, para nenhum efeito legal, a pessoa jurídica: I - de cujo capital participe outra pessoa jurídica; II - que seja filial, sucursal, agência ou representação, no País, de pessoa jurídica com sede no exterior; III - de cujo capital participe pessoa física que seja inscrita como empresário ou seja sócia de outra empresa que receba tratamento jurídico diferenciado nos termos desta Lei Complementar, desde que a receita bruta global ultrapasse o limite de que trata o inciso II do **caput** deste artigo; IV - cujo titular ou sócio participe com mais de 10% (dez por cento) do capital de outra empresa não beneficiada por esta Lei Complementar, desde que a receita bruta global ultrapasse o limite de que trata o inciso II do **caput** deste artigo; V - cujo sócio ou titular seja administrador ou equiparado de outra pessoa jurídica com fins lucrativos, desde que a receita bruta global ultrapasse o limite de que trata o inciso II do **caput** deste artigo; VI - constituída sob a forma de cooperativas, salvo as de consumo; VII - que participe do capital de outra pessoa jurídica; VIII - que exerça atividade de banco comercial, de investimentos e de desenvolvimento, de caixa econômica, de sociedade de crédito, financiamento e investimento ou de crédito imobiliário, de corretora ou de distribuidora de títulos, valores mobiliários e câmbio, de empresa de arrendamento mercantil, de seguros privados e de capitalização ou de previdência complementar; IX - resultante ou remanescente de cisão ou qualquer outra forma de desmembramento de pessoa jurídica que tenha ocorrido em um dos 5 (cinco) anos-calendário anteriores; X - constituída sob a forma de sociedade por ações. XI - cujos titulares ou sócios guardem, cumulativamente, com o contratante do serviço, relação de pessoalidade, subordinação e habitualidade.

[14] O Brasil teve uma postura legiferante tardia quanto a definição de *startup*, haja vista que a Itália, *v.g.*, trouxe no art. 25 da Lei nº 221/2012 a definição do que seria *startup inovadora*, com inúmeras exigências inexistentes no direito pátrio (estrutura jurídica, sócios, centro de negócios, faturamento etc), cabendo destacar as seguintes características: a) constituição sob a forma de sociedade de capitais, podendo também ser sob forma de cooperativa; b) ações ou quotas do capital não estão listadas em mercado regulamentado ou em sistema multilateral de negociação; c) os sócios, pessoas físicas, detenham, no momento da constituição e pelos próximos vinte e quatro meses, a maioria das quotas ou ações representativas do capital social e dos direitos de voto na assembleia ordinária; d) esteja constituída e exerça empresa por um período não superior a 48 meses; e) tenha o seu principal centro de negócios e interesses em Itália; f) a partir do segundo ano de atividade, o valor total anual da produção, resultante do último balanço aprovado no prazo de seis meses após o final do exercício, não exceda € 5.000.000,00 (cinco milhões de euros); g) não distribui e não distribuiu lucros; h) tem como objeto social exclusivo ou preponderante o desenvolvimento, produção e comercialização de produtos ou serviços inovadores de alto valor tecnológico. Na Itália, a disciplina da "start-up innovative" é direcionada a apoiar o crescimento sustentável, o desenvolvimento tecnológico, novos negócios e empregos, especialmente para os jovens. A pretensão é de contribuir simultaneamente para o desenvolvimento de nova cultura empresarial, criar um ambiente mais favorável à inovação, bem como promover uma maior mobilidade social e para atrair talentos no país ou capital do exterior. A Índia também já havia trazido definição acerca do conceito de *start-up*, como sendo uma sociedade constituída há menos de dez anos, sob o tipo de "*private limited company*" ou "*limited liabiity partnership*", cujo volume de negócios para qualquer dos anos financeiros desde

Em síntese, uma primeira conclusão é que o intuito da LC 167 não foi trazer a definição de *startups* para todo ordenamento, porque seu escopo não é regulamenta-las, mas tão somente cumprir a função de disciplinar aquelas que se enquadrem nos requisitos legais da LC 123/2006 para enquadramento como microempresa e empresa de pequeno porte, bem como a definição trazida dentro do escopo da própria LC 167/2019:

Para os fins da LC 123, o artigo 65-A, § 1º, trouxe a definição de *startup* como:

> a empresa de caráter inovador que visa a aperfeiçoar sistemas, métodos ou modelos de negócio, de produção, de serviços ou de produtos, os quais, quando já existentes, caracterizam *startups* de natureza incremental, ou, quando relacionados à criação de algo totalmente novo, caracterizam *startups* de natureza disruptiva.

A definição supra se coaduna com o prelecionado no capítulo anterior, ao passo que a LC 167 vem atender os ditames de ordem social constitucional (primazia do trabalho para promoção do bem-estar e a justiça sociais) e à norma programática do art. 218, § 4º, para que se desenvolva amplamente as atividades de caráter inovador, seja de caráter incremental, seja de caráter disruptivo, ao se produzir algo totalmente inédito[15].

Atualmente, pode-se contar com grandes nomes de *startups* que causaram grande revolução na prestação de serviços e um debate sobre adequação da legislação, como o caso do aplicativo *Uber*, que será debatido em seguida, a *Netflix*, uma plataforma *on-line* de *stream*[16]de filmes e seriados que vem passando por recentes tributações para streaming[17] em certos Estados como o de São Paulo.

Portanto, conclui-se que *startups* podem ser modelos de negócios ou um estágio de desenvolvimento da empresa, geralmente caracterizado pela precariedade de processos internos e organização, movidos pela comercialização de uma ideia inovadora, de forma disruptiva, enxuta, célere, simplificada, pela ausência de regulamentação. As *startups* geralmente são classificadas como uma inovação de circunvenção, ou seja, não está regulada pela lei, porém,

---

a constituição/registro não excedeu 100 rupias crore e que está atuando para a inovação, desenvolvimento ou melhoria de produtos ou processos ou serviços, ou se é um modelo de negócio promissor (escalonável), com alto potencial de geração de emprego ou criação de riqueza (*The Gazette of India, Notification of 19th February 2019, New Deli*).

[15] O Inova Simples é uma das ações do legislador infraconstitucional para dar efetividade à norma constitucional do art. 218, § 4º, segundo a qual a lei apoiará e estimulará as empresas que invistam em pesquisa, criação de tecnologia adequada ao País, como é o escopo da *startup*.

[16] Verbo da língua inglesa no infinitivo que significa transmitir, ato de reproduzir música, filme, ou outro tipo de informação, através de uma corrente contínua.

[17] Streaming é uma forma de transmissão de informação e/ou dados, através de uma plataforma digital, sem que se faça necessário a baixa do arquivo para que se tenha acesso ao seu conteúdo. É uma ferramenta de popularização de mídia, na medida em que se torna mais acessível do que as plataformas usuais de aquisição de arquivos (como *Itunes* ou *Amazon*). É também uma ferramenta que combate a contrafação nos meios virtuais.

na ausência de norma legal que o proíba de fazê-lo, entende-se que seja permitido (art. 5º, II, da Constituição). É nessa lacuna que se pautam os debates acerca da atuação das *startups* no direito brasileiro (NYBO, 2016, p.30).

Vale ressaltar que o conceito de *startup* não é pacífico. O dicionário Merriam-Webster define startup como "*fledging business enterprise*"[18], ou seja, empreendimento inexperiente, inicial. Eric Ries (2012, p. 24), por sua vez, as define como "uma instituição humana projetada para criar novos produtos e serviços sob condições de extrema incerteza". Por fim, Erik Fontenele Nybo (2016, p. 30) define *startups* como "um estágio de desenvolvimento de uma empresa, um estágio inicial de desenvolvimento fortemente caracterizado pela ausência de processos internos e organização, movido por uma ideia inovadora".

Independente dessas divergências etimológicas do conceito "*Startup*", estas possuem características básicas quanto à sua definição, o que é imprescindível para conceituar a legislação aplicável, bem como entender para o direito brasileiro em que conceitos do Direito Empresarial clássicos[19]podem ser utilizados para sanar as lacunas do tema.

O cenário empreendedor em geral é impulsionado por uma economia criativa, que é conhecida como a revolução do sistema social, econômico e cultural, garantindo novas possibilidades de implementação e distribuição de bens e serviços consoantes com novos aparatos tecnológicos e a difusão do ambiente virtual para disseminação desses serviços. Está se vivendo a verdadeira revolução das máquinas, em que pouco se têm disposto legalmente sobre o assunto, questões éticas são amplamente debatidas acerca da utilização da tecnologia e seus limiares.

O que esses modelos voltados para prestação de serviços de forma inusitada e se utilizando da tecnologia como seu grande aliado pretendem é o que se denomina hodiernamente de Economia Compartilhada (*Sharing Economy*), que almeja trazer uma visão menos egoística para as relações de consumo, não só consumo pelo consumir, e sim uma troca sustentável em um plano capitalista, a partir da premissa que os recursos são finitos (MALLMANN, 2016).

Esses novos serviços que intentam essa economia sustentável claramente possuem intuito lucrativo, porém oferecem uma forma de trocas como lucratividade, como o *Airbnb* que possibilita pessoas terem acesso a imóveis por tempo determinado, a um custo mais acessível

[18] MERRIAM –WEBSTER DICTIONARY. Disponível em: https://www.merriam-webster.com. Acesso em 15 jul. 2019.

[19] Entender tipos societários já existentes, ou se poderia uma nova legislação conceituar startup como novo tipo societário, compreender se seria um modelo de negócios próprio de sociedades de propósito específico, dentre outros paradigmas regentes do Direito Empresarial.

do que em hotéis ou pousadas, e também possibilita aos proprietários de imóveis estagnados ou subutilizados auferir rendimentos com eles:

> [...]essa "crescente lacuna" justifica-se, em primeiro lugar, pela própria forma adotada pela legislação, que, ao não problematizar as diversas mudanças sociais e tecnológicas, é normalmente pouco flexível e não possui aberturas para possíveis inovações. Além disso, outra questão relatada é a lentidão que os processos legislativo, regulatório e até mesmo judicial exigem para responder com propriedade a tais novidades, sendo comum o surgimento de normas que tomam como base tecnologia já ultrapassada e que, assim, já nascem desatualizada. (RIBEIRO, 2017, p. 436)

Sob o ponto de vista macroeconômico, em um ambiente de forte competição empresarial pelo mercado interno e externo, a crescente automatização de etapas do processo produtivo é medida cada vez mais estimulada, pelos empresários e pelos governos, para obtenção de maior produtividade e redução de custos, inclusive no tocante à contratação e manutenção de mão de obra.

Cite-se, como exemplo, o debate acerca da regulamentação do aplicativo *Uber*, uma plataforma para *smartphones*, lançada nos Estados Unidos em 2010, que possui uma rede de motoristas credenciados e que seus passageiros fazem solicitação da corrida através do aplicativo. Por não estar regulamentada, possui a capacidade de oferecer preços mais baixos que o mercado de táxis e grandes descontos. Com a regulamentação progressiva dos serviços, o debate arrefeceu, mas os preços ainda são inferiores aos dos serviços de transporte de táxi.

Ao propor uma solução tecnológica nova para a contratação de transporte individual de passageiros, o modelo de negócios é defendido pelo *Uber* como investido de uma singularidade que impediria sua submissão às mesmas condicionantes legais impostas aos serviços de táxis convencionais. É construída a imagem de uma empresa moderna, desburocratizada, baseada no compartilhamento de veículos (e não na subordinação a uma chefia) e que, ao mesmo tempo em que atende melhor os anseios dos consumidores, oferece uma alternativa de obtenção de renda fácil a seus motoristas. (CEZAR, p. 419)

Vale fazer uma analogia do que ocorre no caso do *Uber* com outras plataformas de prestação de serviços, que vem gerando grandes debates na sociedade:

> Essa controvérsia não é exclusiva do *Uber* ou do setor de transporte urbano e tem sido constante nos últimos anos com a introdução dos chamados "novos serviços", normalmente atividades que se utilizam de uma base tecnológica para se inserir em mercados tradicionais e já regulados, como o de hospedagem (*Airbnb*), de telefonia (*Whatsapp*) e de serviços financeiros (*Nubank, Paypal*) [RIBEIRO, 2017, p. 433].

O debate é acerca se esses novos serviços seriam submetidos aos regimes e regras aplicáveis aos prestadores "convencionais" ou se seriam novos serviços e produtos que essas novas tecnologias estariam dispondo para a sociedade.

Apesar da regularidade com a qual tais serviços vêm se desenvolvendo no país, é patente que muitos deles se encontram em uma zona de grande complexidade. Isso porque, a depender de seu enquadramento, é possível cogitar que suas atividades devam se submeter a uma série de normas regulatórias, tributárias e administrativas, que, atualmente, não são seguidas (RIBEIRO, 2017, p. 434).

Nesse diapasão, em assunto recente que foi objeto de debate regulatório, têm-se a situação dos patinetes elétricos, se o serviço estaria enquadrado no conceito de *startups* voltadas para o desenvolvimento da economia compartilhada e que atravessariam entraves quanto sua regulamentação, em específico no Estado do Rio de Janeiro e no município de São Paulo.

No próximo capítulo se propõe expor vantagens e desvantagens dos meios de transporte elétricos que estão sendo amplamente utilizados nas metrópoles, bem como os impactos que a tentativa de regulamentação acarreta.

4. A REGULAMENTAÇÃO DOS PATINETES ELÉTRICOS E SUAS POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS

É imperativo destacar a atuação das *startups* que desenvolvem tecnologia no setor de transporte automatizado, especificamente aquelas de patinetes elétricos, a fim de mensurar o impacto desse transporte em questões ambientais nos centros urbanos, bem como ponderar o papel de mobilidade e acesso à cidade que eles exercem.

Por se tratar de assunto muito recente, não há produção de dados estatísticos sobre os impactos dos patinetes elétricos nem estudos acerca do seu papel em matéria de sustentabilidade. Portanto, como material de pesquisa utiliza-se analogamente de estudos e dados produzidos, em janeiro de 2018, acerca de bicicletas compartilhadas elaborado pelo ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, sigla em inglês para *Institute for Transportation and Development Policy*), entidade sem fins lucrativos que promove o transporte sustentável e equitativo no mundo, concentrando esforços para reduzir as emissões de carbono, poluição atmosférica, acidentes de trânsito e a desigualdade social.

Os meios de transporte compartilhados públicos descongestionam os de transporte tradicionais e reduzem a emissão de GEE (Gases de Efeito Estufa), ampliando a eficiência energética na mobilidade e promovendo ganhos para o meio ambiente. Não obstante, certos meios de transporte compartilhados como a bicicleta têm sua utilização restrita por um fator simples: não é qualquer pessoa que tem habilidade ou noção para opera-la ou têm todas suas capacidades físicas funcionais para utilizá-la. Por isso, o estudo sobre o impacto dos patinetes

elétricos é relevante, tanto no papel da redução da emissão de poluentes como uma ferramenta de acessibilidade, facetas que as bicicletas compartilhadas não se mostram capazes de igualar.

A intenção é que os patinetes elétricos possam ser um extensor dos meios de transporte público, facilitando a mobilidade e o acesso às linhas de metrô e/ou ônibus, trazendo, se possível, maior conectividade entre os bairros ou regiões da cidade, para efetivamente reduzir a utilização de automóveis particulares.

Outrossim, há que se perscrutar o custo para utilização diuturna dos patinetes, pois, se ele for exorbitante, ao invés de se tornar um instrumento de mobilidade e acessibilidade nos centros urbanos, será mais um mecanismo de exclusão social.

Uma das *startups* merecedora de destaque é a *Yellow* Soluções de Mobilidade Ltda[20], com sede em São Paulo, que disponibiliza bicicletas e patinetes elétricos. Tanto essa sociedade quanto a sociedade *Grin*[21] (*startup* mexicana), são controladas pela *Grow Mobility Inc.*, *holding* que surgiu da fusão das duas *startups*.

A operação de fusão teve o objetivo conquistar uma maior fatia de mercado e, com isso, captar maiores volumes de investimento. Ao todo foram injetados R$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais) no projeto desenvolvido pela *holding Grow*, conforme noticiou o periódico *Startse*:

> A Grin se tornou uma concorrente da Yellow ao fazer uma fusão com a brasileira Ride e, com isso, entrar oficialmente no país. Agora, as empresas se juntam frente à uma ameaça ainda maior: a Jump. A Jump foi adquirida pela Uber no ano passado e é a responsável por suas bicicletas e patinetes elétricos. Agora, a expectativa é que as bicicletas compartilhadas da Uber desembarquem neste ano no país.[22]

O sítio do periódico na Internet informa que os patinetes elétricos são uma forma de transporte célere, descomplicada e "divertido" [sic], podendo ser utilizado com autonomia pelos

---

[20] "A Yellow é uma empresa [sic] brasileira de soluções de mobilidade urbana individual fundada em junho de 2017 por três empreendedores apaixonados pela problemática e que somam a maior expertise em tecnologia, mobilidade urbana e bicicleta do Brasil: Eduardo Musa, Renato Freitas e Ariel Lambrecht. Seu objetivo é revolucionar o transporte por meio da disponibilização de alternativas de transporte, principalmente para as chamadas 'primeira e última milha' das viagens urbanas; além de melhorar a circulação de pessoas em centros urbanos, otimizar os deslocamentos e integrar diferentes modais de transporte. A visão da empresa [sic] é disponibilizar uma 'condução barata e divertida'. A Yellow é a primeira empresa [sic] no Brasil de compartilhamento de bicicletas em sistema dockless (redistribuição livre, sem estação para retirada e devolução) liberadas por um aplicativo de celular." Disponível em https://www.yellow.app/comunicados. Acesso em 22 ago. 2019.

[21] "A Grin é uma startup de micromobilidade urbana nascida da fusão da brasileira Ride, empresa [sic] pioneira na implantação do sistema de compartilhamento de patinetes elétricas no país, com a Grin, também pioneira no México. Em janeiro de 2019, juntou-se à Yellow, startup que trouxe para o país o sistema de bicicletas sem estação, dando origem à holding Grow Mobility Inc, a terceira maior empresa [sic] de mobilidade urbana do mundo. Com as duas marcas, a Grow já está presente em mais de 15 cidades do Brasil e América Latina e seguem em franca expansão pelo continente." Disponível em https://www.yellow.app/comunicados

[22] https://www.startse.com/noticia/startups/60368/startups-de-mobilidade-yellow-e-grin-se-unem-e-criam-holding-grow. Acesso em 22 ago. 2019.

usuários para se chegar ao destino desejado, sem depender de transportes públicos que possuem horário fixo para circulação e pontos de parada fixos.

As *startups* disponibilizam os patinetes em áreas pré-determinadas nas cidades, onde os patinetes ficam disponíveis pelas ruas e calçadas para que os usuários possam utiliza-los. Todavia, recentemente, as sociedades sofreram represálias e apreensões mediante o exercício do poder de polícia da administração pública do município de São Paulo. Em nota no site da *Yellow* encontram-se esclarecimentos sobre o ocorrido:

> A *Grow*, holding dos patinetes *Grin* e *Yellow*, informa que pelo menos 400 de seus patinetes foram apreendidos e danificados pela Prefeitura de São Paulo nesta quarta-feira (29/05..Este número é parcial e tende a crescer significativamente, pois muitos dos caminhões a serviço da Prefeitura carregados de equipamentos da *Grow* ainda não foram contabilizados. É possível afirmar que todos os patinetes que estavam na Faria Lima, do Largo da Batata até a Vila Olímpia foram apreendidos, com truculência, pela Prefeitura. Importante esclarecer que patinetes estacionados conforme a regulamentação da própria Prefeitura que passou a viger hoje - parados em pontos privados, em pontos públicos e em espaços que não prejudicam a livre circulação dos pedestres - foram levados pelos agentes municipais. A empresa entende que a ação da Prefeitura foi ilegal e atenta contra o direito de escolha dos cidadãos de São Paulo.

Dentre outras ações que a *Yellow* julgou serem arbitrárias e ilícitas por parte do Município, ainda listou em seu sítio eletrônico as seguintes medidas tomadas:

> A detenção de funcionário da *Grow* de forma arbitrária e sem motivo; confisco de patinetes localizados dentro de um veículo privado de um prestador de serviços autônomo da *Grow*; apreensão de patinete dentro de imóvel privado (prédio comercial); danos aos equipamentos recolhidos, diariamente usados pela população de São Paulo.

Essas medidas tomadas pela Prefeitura de São Paulo estavam embasadas no Decreto nº 58.750, de 13 de maio de 2019, que dispõe sobre a regulamentação provisória do serviço de compartilhamento e do uso dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, patinetes, ciclos e similares elétricos ou não, acionados por plataformas digitais.

O artigo 9º[23] do Decreto prevê que a Administração Pública pode apreender os patinetes elétricos sob a alegação de não estarem em conformidade com o instituído no Decreto ou outra normativa editada posteriormente. Ademais, há dispositivos sobre a responsabilidade civil das *startups* que lhes imputam responsabilidade objetiva, como se percebe na redação do art. 5º, prevendo que elas suportarão os danos causados se os usuários não seguirem as orientações quanto a segurança no trânsito[24].

---

[23] Art. 9º Os condutores ou usuários de ciclos, patinetes e outros equipamentos, elétricos ou não que desrespeitarem a legislação pertinente serão integralmente responsáveis civil, penal e administrativamente por qualquer dano moral, físico ou material causado, sujeitando se ainda a [sic] apreensão do equipamento.

[24] Art. 5º As reparações por eventuais danos, de qualquer natureza, ao Município, aos usuários ou terceiros, salvo em caso de culpa exclusiva destes, serão suportadas pela empresa prestadora, a qual deverá obedecer às normas e cautelas pertinentes, especialmente as relativas à segurança no trânsito, cabendo-lhe orientar os usuários sobre seu cumprimento.

O Decreto sofreu controle de constitucionalidade em relação à obrigatoriedade do uso de capacete e de a *startup* informar o usuário acerca do risco iminente do meio de transporte, exigências que foi suspendida pelo TJSP, mantendo-se o restante dos artigos vigentes[25].

No Rio de Janeiro não ocorreram apreensões e patinetes como em São Paulo, mas foram apresentadas propostas legislativas para regulamentar o uso dos patinetes. Uma das propostas sugeria a necessidade de prova teórica no sítio eletrônico do Detran para habilitação prévia ao uso do patinete.

O Projeto de Lei nº 535/2019, de autoria dos deputados Alexandre Knoploch e Gustavo Schmidt, pretendia regular a utilização dos patinetes elétricos[26] no Estado do Rio de Janeiro. Sobre seu teor, noticiou a Assembleia Legislativa:

> A empresa [sic] responsável pela locação dos equipamentos deverá cobrar depósito antecipado de 500 UFIR-RJ, aproximadamente R$ 1.700,00, do condutor que não tiver seguro pessoal contra acidentes. As empresas [sic] também poderão ser responsabilizadas pelo poder público em caso de acidentes com seus veículos, mau uso dos mesmos e estacionamento em locais irregulares. Poderão ser realizados convênios com órgãos públicos para estabelecer locais específicos para estacionamento e retirada de veículos.[27]

De acordo com o projeto, seria necessária autorização específica do Detran para utilização do patinete elétrico, salvo se o condutor já tivesse a Carteira Nacional de Habilitação. Havia também vedação de livre circulação em rodovias, vias expressas e estradas. O projeto ainda trazia previsão para que as *startups* mantivessem um cadastro dos usuários, um sistema de rede de registro de viagens e de reclamações e que os patinetes tivessem identificação unitária, para se reconhecer o veículo bem como seu usuário.

Dentre outras exigências, há de se mencionar a necessidade de depósito prévio de valor indexado, conforme leitura do art. 5º: "*Caberá a empresa operadora cobrar depósito antecipado de 500 (quinhentos) UFIR-RJ ao condutor que não possuir seguro pessoal*."

O projeto de lei foi vetado integralmente pelo governador Wilson Witzel. Em suas razões de veto o governador informou ser competência exclusiva da União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da Constituição). Acrescentou, ainda, que há duas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (315/2009 e 465/2013), que regulamentam o uso de

---

[25] A 5ª Câmara de Direito Público do TJSP, em 30/05/2019, deu provimento parcial ao Agravo de Instrumento nº 2118634-57.2019.8.26.0000, para, tão somente, suspender a "**exigência da utilização do capacete para o usuário, que deverá ser, no entanto, devida e formalmente advertido dos riscos da atividade, sem o referido equipamento de proteção**", ficando ratificados os efeitos dos demais dispositivos contidos no Decreto Municipal nº 58.750/19.

[26] Para fins do Projeto de Lei nº 535, de acordo com art. 1º, parágrafo único, considera-se transportes elétricos individuais: os "veículos motorizados abastecidos por energia elétrica e cuja cilindrada não seja superior a 50cm³".

[27] Disponível em http://www.alerj.rj.gov.br/Visualizar/Noticia/46199. Acesso em 22 ago. 2019.

ciclornotores, estabelecendo a utilização de equipamentos de segurança, dimensões obrigatórias, locais de circulação permitida e limites de velocidade entre 6 a 20 km por hora. Ao final, o governador enfatizou que a União, ao obter êxito em equiparar os patinetes aos veículos cicloelétricos, já regulamentou o quanto seria necessário, não assistindo razão para regulamentação estadual:

> Deste modo, fica evidente que a União, por meio da atuação do CONTRAN, logrou êxito em tratar de forma eficiente da "equiparação dos veículos cicloelétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas", não existindo razão para a edição de regramento estadual, uma vez que não restou demonstrada qualquer particularidade que justifique a edição de legislação suplementar. Da mesma 'forma, o Artigo 5° do projeto de lei em análise, também padece de evidente inconstitucionalidade formal, ao impor a contratação de seguro, o que viola o regramento contido no inciso VII do Artigo 22 da Constituição Federal. Não é só. O projeto de lei em análise, ao dispor sobre regras de interesse local, usurpou de forma clara a competência municipal assegurada pelo inciso I do Artigo 30 da Constituição da República Federativa do Brasil. [28]

Por sua vez, o Projeto de Lei nº 384/2019[29], de autoria dos deputados Giovani Ratinho e Rosane Félix, tentou regulamentar o limite de velocidade dos patinetes elétricos nas áreas urbanas, bem como a utilização de equipamentos complementares para segurança do condutor.

Diferentemente da proposta anterior, essa teve como escopo tão somente a segurança do condutor, impondo regras para utilização e uniformização dos patinetes, conforme a justificativa apresentada pelos seus autores:

> Apesar nos patinetes elétricos estarem sendo vistos como opção de mobilidade ágil e ecologicamente correta, desperta-se, simultaneamente, preocupações que demandam a necessidade de regulamentação do seu uso pelas vias urbanas, sobretudo, em razão dos riscos envolvendo o uso, o trânsito e o convívio com diferentes modais.O uso indiscriminado de patinetes elétricos no Município do Rio de Janeiro, faz pensar a regulamentação para utilização desses equipamentos, a fim de que se possa realizar a fiscalização dos condutores e garantir a segurança das pessoas. Por isso, uma das reivindicações tem sido que os poderes públicos tornem as cidades mais "amigáveis" a essa modalidade, com áreas mais aptas a recebê-los, e regulamentem o uso do modal.

---

[28] Disponível em http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus_notes/default.asp?id=144&url=L3NjcHJvMTkyMy5uc2YvZTAwYTdjM2M4NjUyYjY5YTgzMjU2Y2NhMDA2NDZlZTUvMDg0MDRmNzM4ZmQ2MWM2NTgzMjU4NDRkMDA2MmRlODA/T3BlbkRvY3VtZW50. Acesso em 27 ago. 2019.

[29] Art. 1º. Fica regulamentado o uso e a disponibilidade de patinetes elétricos no Estado do Rio de Janeiro. Parágrafo Único. Entende-se por patinete elétrico todo equipamento de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 30 Km/h (trinta quilômetros por hora). Art. 2º - A circulação de patinete elétrico é permitida somente em áreas distintas às de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições: I - Velocidade máxima de 20 km/h (vinte quilômetros por hora) em ciclovias e ciclofaixas; e II - Uso de indicador de velocidade e de sinalização noturna e dianteira no patinete elétrico. Art. 3º - As empresas que disponibilizam patinetes elétricos deverão dotá-los dos seguintes equipamentos: I - farol dianteiro de cor branca ou amarela; II - lanterna de cor vermelha na parte traseira; III – velocímetro. Art. 4º - As empresas que disponibilizam patinetes elétricos deverão proporcionar e divulgar número de telefone ou outra forma para contato com a central de atendimento 24h (vinte e quatro horas), a fim de viabilizar o acesso a informações acerca dos equipamentos que estiverem estacionados de maneira irregular, devendo recolhê-los no prazo de 2h (duas horas). Art. 5º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

O projeto de lei nº 384/2019 também foi integralmente vetado pelo governador pelas mesmas razões apontadas no projeto de lei nº 535/2019, ou seja, pela desnecessária usurpação e invasão de competência da União quando se propõe legislar sobre mobilidade e transporte urbano em âmbito estadual.

Por fim, importante atualização deve ser feita em matéria concorrencial de *startups* de patinetes elétricos. Está previsto para o segundo semestre de 2019 o ingresso da *startup Lim*e, no mercado de patinetes elétricos no Brasil, investida pelo Uber. A *Lime* recebeu aproximadamente US$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de dólares) da *Uber* e da GV (v*enture capital* da Alphabet) e começará a operar em agosto de 2019 nas cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo[30].

Além do *Uber*, a *Lime* recebeu investimento de US$ 765.000.000,00 (setecentos e sessenta e cinco milhões de dólares) dos fundos A*ndreessen Horowitz*, *Fifth Wall Ventures* e *Bain Capital Ventures*. Outro diferencial que a *Lime* pretende implementar, já antevendo problemas regulatórios, é oferecer um manual de segurança e treinamento aos usuários para diminuir os riscos de acidentes.

Portanto, em que pese todo esse imbróglio regulatório, o Brasil aparentemente está sendo visto como um mercado emergente para se conquistar fatias de mercado e se lançar nessa disputa concorrencial com marcas já preestabelecidas, como a *Yellow* e a *Grin*, que já são notórias no país. É claro que o cenário hodierno ainda é propício para as sociedades ingressantes lidar com insegurança jurídica e a necessidade de um investimento maior.

5. CONCLUSÃO

É tamanha a relevância do mercado interno, como se expôs na análise da ordem social na Constituição, que o Poder Público deve fomentar o desenvolvimento inovatório e tecnológico. Nesse contexto, é certo que as ferramentas inovatórias são disseminadas predominantemente pelas sociedades empresárias, em especial as s*tartups*, que possuem um perfil escalonável, enxuto e disruptivo.

[30] "A operação brasileira faz parte da expansão da marca na América Latina, onde o serviço já é oferecido no México, Chile, Colômbia e Uruguai. A empresa [sic] não fala em número de patinetes disponíveis nas duas cidades brasileiras, mas que espera que milhares deles estejam espelhados pelos principais pontos das cidades nos próximos três meses. Disponível em: https://www.gazetadopovo.com.br/economia/lime-chega-ao-brasil/ Acesso em 27 ago. 2019.

As s*tartups*, ao romperem com a forma clássica de prestação de serviços, trazem uma conscientização quanto aos modos de produzir e consumir, disseminando os objetivos de Economia Compartilhada, uma nova forma de se encarar o capitalismo, alinhada com pautas sociais, como o meio ambiente e utilização de recursos escassos.

Especificamente em relação sustentabilidade, destacam-se as s*tartups* que desenvolvem meios de transporte automatizados, como os patinetes elétricos. Os projetos executados têm como alvo atacar os problemas de tráfego e mobilidade urbana, bem como indiretamente reduzir a emissão de gases poluentes.

Ao lado do aspecto tecnológico, verificou-se a necessidade de disciplinar o uso de espaços e vias públicas. Para tanto, a Prefeitura de São Paulo tomou medidas (inclusive drásticas) como apreensão de patinetes em decorrência da regulamentação adotada.

Em que pese a necessidade de se regular a atividade, bem como resguardar a integridade dos usuários de patinete elétricos, o excesso regulatório pode ser nocivo à coletividade e obstar o desenvolvimento de atividades inovatórias, sendo inclusive contrário a norma do artigo 219 da Constituição Federal.

A despeito da situação atual de vácuo regulatório no país, grandes sociedades já estão ou pretendem atuar no mercado de patinetes elétricos, como o caso da *Startup Lime*, a *Yellow* e a *Grin*. Com isso, espera-se, que o ambiente regulatório se torne mais saudável e competitivo, tanto para as grandes *startups* quanto para as de menor porte, devendo o Estado editar normas que incentivem o desenvolvimento destas sociedades inovadoras.

REFERÊNCIAS

BASILIO, Patrícia. Lime, startup de patinetes elétricos investida pelo Uber, chega ao Brasil. **Gazeta do Povo**. Disponivel em: https://www.gazetadopovo.com.br/economia/lime-chega-ao-brasil/. Acesso em 26 jul.2019.

BRAGA, Ruy. **Restauração do Capital- Um Estudo Sobre a Crise Contemporânea**. São Paulo: Ed. Xamá. 1997.

BOWER, Joseph. CHRISTENSEN, Clayton M. Disruptive Technologies: catching the wave. **Harvard Business Review**. January-February. 1995. Disponível em http://danieldalonzo.com/wp-content/uploads/2015/05/disruptive-technologies-catching-the-wave-christensen.pdf. Acesso em: 20 jul. 2019.

CEZAR, Frederico Gonçalves. O Uber e a proteção do trabalhador em face da automaçã**o**. In: FRAZÃO, Ana (Org). C**onstituição, empresa e mercado.** Brasília: Faculdade de Direito-UnB, 2017, p. 408-432.

FEIGELSON, Bruno; NYBO, Erik Fontenele; FONSECA, Victor Cabral. **Direito das Startups**. São Paulo: Saraiva, 2018.

FREITAS, Thainá. Startups de mobilidade Yellow e Grin se unem e criam holding: a GROW. **Startse**. 2019. Disponível em https://www.startse.com/noticia/startups/60368/startups-de-mobilidade-yellow-e-grin-se-unem-e-criam-holding-grow Acesso em 15.jul.2019.

MALLMAN, Tuanni. **O que o sharing economy pode nos ensinar para a vida.A cultura do compartilhamento e as novas formas de pensar o consumo: o que é o sharing economy?** Disponível em https://coworkingbrasil.org/news/sharing-economy-ensinamentos/ Acesso em 15 abr. 2018.

MORETTI, Eduardo; OLIVEIRA, Leandro Antonio Godoy (Org). **Startups:** aspectos jurídicos relevantes. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2018.

NYBO, Erik Fontenele. Memorando de entendimentos para pré-constituição de uma Startup**.** In: PIMENTA, Lucas Júdice; NYBO, Erik Fontenele (org). **Direito das Startups**. Curitiba: Juruá, 2016.

OIOLI, Erick Frederico (Coord). **Manual de Direito para *Startups***. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019.

REIS, Edgar Vidigal de Andrade. **Startups**: análise de estruturas societárias e de investimento no Brasil. São Paulo: Almedina, 2018.

RIBEIRO, Gabriel Miranda. Tecnologia, "novos serviços" e direito reflexões a partir da introdução do uber no rio de janeiro, In: FRAZÃO, Ana (Org). **Constituição, empresa e mercado**, Brasília: Faculdade de Direito- UnB, 2017, p. 433-466.

RIBEIRO, Ricardo Lodi. **O fundamento da legalidade tributária do auto consentimento ao pluralismo político**. Brasília. Disponível em: http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/160210/Fundamento_legalidade_tributaria_177.pdf. Acesso em 17 fev. 2018, p.1-8.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. 5ª Câmara de Direito Público do TJSP, relator Des. Francisco Bianco, julgamento em 30/05/2019.

SCHUMPETER, Joseph Alois. **Capitalismo, socialismo e democracia**. São Paulo: Unesp, 2016.

TEIXEIRA, Tarcísio, TAKADA, Thalles. **Manual jurídico da inovação e das startups.** São Paulo: Juspodivm.2019.