

## Parecer Jurídico

**Análise de Viabilidade Regulatória e Classificação  
Jurídica da Plataforma MOBI**

Este Parecer foi elaborado pelo escritório Jacudi Advocacia, sob responsabilidade da advogada Luana Jacudi (OAB/SP 491.668)

Aos fundadores da Plataforma MOBI

Data: 31 de outubro de 2025

O presente parecer jurídico tem como objeto a análise aprofundada do modelo de negócio da plataforma "MOBI", com o fim de determinar sua correta classificação jurídica, avaliar sua conformidade com a legislação federal aplicável e mapear os riscos regulatórios decorrentes das legislações municipais específicas.

A consulta baseia-se na proposta de desenvolvimento de uma plataforma de tecnologia, operando como Software como Serviço (SaaS), destinada a motoristas de transporte executivo. O objetivo principal da ferramenta é prover infraestrutura de gestão e conformidade (compliance), notadamente pela geração de Ordens de Serviço (OS) digitais, para profissionais que já possuem suas próprias carteiras de clientes.

Esta análise, portanto, visa responder às questões jurídicas específicas levantadas, identificar os fatores de risco que podem levar a um enquadramento da plataforma como "Operadora de Transporte" e, ao final, prover recomendações estratégicas para mitigar tais riscos, assegurando a viabilidade e a segurança jurídica da operação.

**Resumo Executivo**

O modelo de negócio da MOBI é juridicamente viável e está amparado pelos princípios constitucionais da livre iniciativa e liberdade profissional, conforme consolidado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) na ADPF 449. A plataforma, ao atuar como uma ferramenta de software (SaaS) — onde o motorista é o cliente, paga assinatura, define seus próprios preços e o pagamento da corrida é externo — não se enquadra na definição legal de "Operadora de Tecnologia" (OT) ou "Intermediária".

O principal desafio não é a legalidade da atividade, mas o risco de enquadramento errôneo pelas autoridades municipais. As leis locais analisadas (São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza e Porto Alegre) foram desenhadas para regular *marketplaces* (como Uber e 99) e impõem obrigações (como fixar preços, intermediar pagamentos ou pagar taxas sobre o valor da corrida) que são fundamentalmente incompatíveis com o modelo SaaS da MOBI.

## Sumário

1. Objeto da Análise e Síntese do Modelo de Negócio.....	3
2. Levantamento de Normas Aplicáveis .....	4
3. Levantamento de Jurisprudência Aplicável.....	9
4. Análise do Arcabouço Jurídico Federal.....	11
5. Análise das Regulamentações Municipais .....	14
6. Respostas às Questões Jurídicas Específicas .....	22
7. Conclusões e Recomendações Estratégicas.....	27
ANEXOS.....	35
Checklist de Conteúdo Essencial da Ordem de Serviço (OS) Digital.....	36
Explicação da Hierarquia das Leis Aplicada ao Modelo MOBI .....	39
Estratégia de Comunicação Jurídica Proativa.....	41
Referências Jurídicas e Legislativas.....	44

## 1. Objeto da Análise e Síntese do Modelo de Negócio

O presente Parecer tem como objeto a análise jurídica aprofundada do modelo de negócio da plataforma MOBI. Trata-se de uma solução de tecnologia, estruturada como Software como Serviço (SaaS), desenvolvida para oferecer ferramentas de gestão e, fundamentalmente, de conformidade (compliance) para motoristas de transporte executivo independentes.

A plataforma MOBI se posiciona como uma "infraestrutura de tecnologia" e não como uma intermediadora de serviços de transporte. Seu propósito central é solucionar o paradoxo legal e a lacuna administrativa enfrentada por motoristas profissionais que já possuem suas próprias carteiras de clientes, mas carecem da infraestrutura para gerar a documentação adequada — especificamente a Ordem de Serviço (OS) digital — expondo-se a multas, retenção de veículos e vulnerabilidades legais.

A tese jurídica de que a MOBI opera estritamente como uma ferramenta SaaS, e não como uma "Operadora" ou "Intermediária" nos termos das regulamentações de transporte, é sustentada pelos seguintes pilares de seu modelo de negócio:

- **Cliente Principal (O Motorista):** O cliente final e pagante da plataforma é o motorista, que adere a um modelo de assinatura recorrente (SaaS) pelo uso do software. A MOBI não cobra taxas por viagem ou comissão sobre o valor da corrida.
- **Inexistência de "Marketplace":** A plataforma não conecta passageiros a motoristas; não há "marketplace" ou "matching". É uma ferramenta de "circuito fechado" projetada exclusivamente para o motorista gerenciar sua carteira de clientes já existente. O aplicativo do consumidor exibe *apenas* o motorista específico que o convidou.
- **Autonomia do Prestador:** O motorista mantém controle total sobre sua operação, definindo livremente o preço de seus serviços. A plataforma não oferece ferramentas de cálculo ou sugestão de valor, reforçando a autonomia do motorista na precificação.
- **Fluxo Financeiro Externo:** No modelo central, o pagamento pelo serviço de transporte (a corrida) ocorre de forma 100% externa à plataforma, sendo transacionado diretamente entre o passageiro e o motorista (ex.: PIX, dinheiro). A plataforma apenas documenta a viagem através da OS.

Definidos os pilares fáticos e a tese jurídica central que posicionam a MOBI como uma plataforma SaaS de compliance, e não como uma intermediária de transporte, a análise deve agora se voltar para o ambiente regulatório no qual este modelo operará. A viabilidade da plataforma depende diretamente de como essa estrutura se confronta com o arcabouço legal. Com esse contexto, seguimos para o levantamento de normas aplicáveis.

## 2. Levantamento de Normas Aplicáveis

Embora o interesse principal da MOBI resida na atuação dentro do município, sua natureza é estritamente na esfera privada, fornecendo tecnologia (SaaS) para motoristas independentes. O desafio jurídico surge exatamente nesse ponto: a operação da plataforma tangencia legislações que vão desde os princípios constitucionais que protegem a livre iniciativa, até as regulamentações específicas de cada município que, em sua maioria, foram desenhadas para controlar intermediários de transporte (marketplaces), e não uma ferramenta privada de software.

### LEGISLAÇÃO FEDERAL

Nº / Nome	Tema / Conteúdo
<b>Constituição Federal de 1988</b>	Princípios da livre iniciativa (art. 1º, IV, e art. 170) e da liberdade profissional (art. 5º, XIII).
<b>Lei nº 10.406/2002</b> Código Civil	Regras gerais sobre contratos e negócios jurídicos. Fundamenta a liberdade de forma (art. 107) e a validade de contratos eletrônicos.
<b>Lei nº 8.078/1990</b> Código de Defesa do Consumidor (CDC)	Estabelece responsabilidades solidárias na cadeia de fornecimento. Pode ser aplicada subsidiariamente em relações com passageiros.
<b>Lei nº 12.587/2012</b> Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)	Regula o transporte urbano. Art. 4º define transporte público e privado individual; art. 11-A (inserido pela Lei nº 13.640/2018) trata dos aplicativos intermediadores.
<b>Lei nº 13.640/2018</b>	Altera a PNMU e atribui aos municípios a competência para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Nº / Nome	Tema / Conteúdo
<b>Lei nº 12.965/2014</b> Marco Civil da Internet	Define direitos, deveres e responsabilidades de provedores de aplicação. Importante para o regime de responsabilidade da MOBI.
<b>Lei nº 13.709/2018</b> Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD)	Regula o tratamento de dados pessoais, define papéis de Controlador e Operador e obriga medidas de segurança e transparência.
<b>Lei nº 14.063/2020</b>	Reconhece a validade jurídica de assinaturas eletrônicas simples, avançadas e qualificadas em interações privadas e públicas.
<b>Medida Provisória nº 2.200-2/2001</b>	Institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil) e garante validade jurídica a documentos eletrônicos assinados digitalmente.
<b>Lei nº 12.865/2013</b>	Regula os arranjos e instituições de pagamento sob supervisão do Banco Central — aplicável em cenários de split ou intermediação financeira.
<b>Lei nº 9.503/1997</b> (menção indireta)	Código Brasileiro de Trânsito (citada apenas por analogia à exigência de CNH/EAR e documentação veicular em fiscalizações).
<b>Lei nº 11.442/2007</b> (analogia possível)	Transporte de cargas e OS — base conceitual para contratos formais de transporte privado.

**LEGISLAÇÃO DISTRITAL / ESTADUAL**

Observação: A atividade de transporte remunerado privado individual é predominantemente municipal, mas normas estaduais podem se aplicar a viagens intermunicipais ou fiscalização compartilhada.

Local	Norma	Conteúdo
Distrito Federal	Lei Distrital nº 5.691/2016	Regula o transporte privado individual por aplicativos no DF.
	Decreto nº 42.011/2021	Regulamenta a lei distrital, definindo credenciamento e obrigações das plataformas intermediadoras.
(Demais estados)	(sem normas diretas citadas)	A competência para transporte privado individual permanece municipal.

**LEGISLAÇÃO MUNICIPAL (CIDADES-CHAVE)**

Município	Norma	Ementa / Resumo
São Paulo (SP)	Decreto nº 56.981/2016	Regula o uso do viário urbano para transporte individual remunerado e define obrigações das Operadoras de Tecnologia de Transporte (OTs).
	Decreto nº 58.595/2019	Atualiza regras e parâmetros de credenciamento, exigindo compartilhamento de dados e pagamento de preço público por km rodado.

Município	Norma	Ementa / Resumo
Rio de Janeiro (RJ)	Projetos de Lei nº 671/2021 e nº 672/2021	<b>Em tramitação.</b> Representam um risco crítico futuro, pois propõem obrigações de "fixar o valor" do serviço e criar a TFTA, o que será analisado na seção de riscos.
Brasília (DF)	Lei Distrital nº 5.691/2016 e Decreto nº 42.011/2021	Determinam regras de credenciamento, compartilhamento de dados e fiscalização.
Belo Horizonte (MG)	Lei nº 10.900/2016	Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte individual privado e credenciamento das operadoras perante a BHTrans.
Salvador (BA)	Lei nº 9.488/2019 e Decreto nº 32.318/2020	Regula o STIP, prevendo autorização, vistoria, pagamento de outorga sobre a viagem e intermediação de pagamento.
Recife (PE)	Lei nº 18.528/2018 e Decreto nº 32.381/2019	Regula o transporte privado por aplicativos, e seu decreto detalha o credenciamento, o domicílio fiscal e o recolhimento da taxa sobre a operação.
Fortaleza (CE)	Lei nº 10.751/2018 e Decreto nº 14.285/2018	Regulam a atividade de transporte privado individual, com exigência de cadastro e taxa por viagem.
Porto Alegre (RS)	Lei nº 12.162/2016	Estabelece o regime de autorização e compartilhamento de dados para o transporte privado por aplicativos.

O levantamento das normas aplicáveis demonstra um claro ponto de tensão jurídica. Em nível Federal, a Constituição garante a livre iniciativa e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) reconhece a existência do transporte privado individual, delegando aos municípios a competência para regulamentá-lo.

Contudo, o levantamento Municipal revela que as principais jurisdições-alvo (como São Paulo, Salvador, Recife, Fortaleza e Porto Alegre) já o fizeram, mas baseadas em um modelo de "Operadora de Tecnologia" (OT) que intermedia o serviço. As normas locais frequentemente impõem obrigações — como pagamento de taxa sobre o valor da viagem, intermediação financeira ou licenciamento operacional vinculado ao poder público — que são incompatíveis com o modelo SaaS de natureza estritamente privada da MOBI.

Este conflito direto entre a tese da MOBI e o texto das leis municipais vigentes configura o principal risco regulatório da operação. Para avaliar a viabilidade da tese de defesa, é fundamental analisar como o Poder Judiciário tem interpretado essa tensão. Seguimos, portanto, para o levantamento da jurisprudência aplicável.



### 3. Levantamento de Jurisprudência Aplicável

A viabilidade da tese jurídica da MOBI – de se classificar como uma plataforma SaaS de compliance, distinta de uma "Operadora de Transporte" (OT) – depende fundamentalmente do entendimento dos tribunais superiores sobre a natureza dessa atividade.

As decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) estabelecem a base constitucional da atividade, enquanto os tribunais estaduais (TJs) demonstram como essa base está sendo aplicada às regulamentações municipais.

#### Jurisprudência Consolidada (STF e TJs)

O entendimento atual é amplamente favorável à tese de que o transporte individual privado é uma atividade econômica lícita, protegida pela Constituição, não podendo ser proibida ou tratada como serviço público (táxi). No entanto, esse entendimento reafirma a competência municipal para regulamentar e fiscalizar a atividade em nome do interesse público.

O quadro a seguir resume os precedentes mais relevantes para o modelo de negócio da MOBI:

Supremo Tribunal Federal (STF)	
Caso (Referência)	ADPF 449/DF
Tese Central	<b>Inconstitucionalidade da Proibição.</b> Uma lei municipal (de Fortaleza) que proibia o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para transporte remunerado foi declarada inconstitucional.
Fundamentos e Relevância para a MOBI	<b>Fundamento:</b> A proibição é uma restrição desproporcional às liberdades de iniciativa (Art. 1º, IV), de profissão (Art. 5º, XIII), de concorrência (Art. 170, IV) e de defesa do consumidor (Art. 170, V). <b>Relevância (Defesa):</b> É a garantia jurídica máxima da MOBI. Estabelece que a atividade dos motoristas é lícita e protegida pela Constituição. Os municípios <i>não podem proibir</i> a atividade, apenas regulamentá-la.

Tribunal de Justiça de MG (TJMG)	
Caso (Referência)	IRDR 0169124-85.2016.8.13.0000
Tese Central	<b>Distinção entre Público e Privado.</b> A atividade de transporte individual <i>privado</i> de passageiros (via app) é uma modalidade legalmente distinta do transporte individual <i>público</i> (táxi).
Fundamentos e Relevância para a MOBI	<b>Fundamento:</b> O tribunal declarou <i>ilegais</i> dispositivos de uma lei municipal (Belo Horizonte) que não observavam essa distinção e tentavam forçar os motoristas de app a se submeterem ao mesmo licenciamento e regras do sistema de táxi (BHTrans).  <b>Relevância (Defesa):</b> É um precedente estadual forte que invalida a "armadilha de conformidade". Confirma que a MOBI (SaaS privado) não pode ser legalmente forçada a se enquadrar nas regras de "Operadora de Transporte" pública.

Tribunal de Justiça de SP (TJSP)	
Caso (Referência)	AI 2154367-60.2014.8.26.0000
Tese Central	<b>Afirmação do Interesse Público e Poder de Polícia.</b> O tribunal indeferiu um pedido liminar (tutela antecipada) de uma empresa de transporte executivo que pedia para ser declarada livre de regulamentação municipal.
Fundamentos e Relevância para a MOBI	<b>Fundamento:</b> Embora a relação entre a empresa e o cliente seja de direito privado, a prestação do serviço "envolve o interesse público" (impacto no trânsito, segurança do consumidor). Portanto, a atividade <i>deve</i> ser fiscalizada pela Administração Pública, que tem competência para tratar do assunto.  <b>Relevância (Risco):</b> Este precedente serve como um alerta. Mesmo sendo uma atividade privada, os municípios têm o direito e o dever de fiscalizá-la e regulá-la com base no poder de polícia e no interesse local.

## 4. Análise do Arcabouço Jurídico Federal

A viabilidade do modelo de negócio da MOBI depende da sua correta classificação jurídica frente às normas federais que estruturam a atividade de transporte, a proteção de dados e a responsabilidade civil no ambiente digital.

### Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)

A base legal para a atividade é a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei nº 12.587/2012. Esta norma foi alterada pela Lei nº 13.640/2018, que reconheceu e regulamentou o "transporte remunerado privado individual de passageiros". A atividade é definida como um serviço "não aberto ao público" e solicitado por usuários "previamente cadastrados em aplicativos".

O modelo de negócio da MOBI, que opera por um sistema de convite fechado para a carteira de clientes preexistente do motorista, alinha-se à característica de "não aberto ao público". A tese de defesa central da MOBI é que ela não se enquadra como "Operadora de Tecnologia" (OT) ou "intermediária". As legislações municipais frequentemente definem "Operadora" como a entidade que "promove a organização e intermediação dos serviços".

A MOBI sustenta que não "organiza" nem "intermedeia", operando estritamente como uma plataforma SaaS de gestão e compliance. Esta defesa se baseia em pilares fáticos:

- **Modelo de Monetização:** O cliente pagante é o motorista, via assinatura, o que é um modelo clássico de SaaS, oposto à comissão por corrida que caracteriza a intermediação.
- **Ausência de Marketplace:** A plataforma não conecta motoristas a novos passageiros; apenas formaliza negócios que o motorista já originou.
- **Autonomia na Precificação:** O motorista define livremente o preço, e a MOBI deliberadamente não oferece ferramentas de sugestão de valor para evitar a caracterização como "organizadora".

O desafio jurídico central, que será detalhado na seção de análise municipal, nasce da própria lei federal: o Art. 11-A confere competência exclusiva aos Municípios para "regulamentar e fiscalizar" o serviço. No entanto, essa regulação municipal impõe definições de "Operadora" que pressupõem a intermediação, a organização e o agenciamento de viagens. Isso cria a "armadilha de conformidade": para cumprir a regulação municipal, a MOBI seria forçada a descaracterizar seu modelo de negócio privado e agir como uma intermediária.

### **Jurisprudência do STF (ADPF 449 / RE 1.054.110)**

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) é o principal pilar de defesa da existência da atividade. Nas decisões da ADPF 449 e do RE 1.054.110 (Tema 967), o STF consolidou o entendimento de que a atividade de transporte privado individual de passageiros é lícita.

O Supremo declarou que é inconstitucional a proibição ou a imposição de restrições desproporcionais a essa atividade. Isso se deve à proteção dos princípios constitucionais da livre iniciativa (Art. 1º, IV e 170) e da liberdade de exercício profissional (Art. 5º, XIII). Na ADPF 449, o STF invalidou uma lei municipal de Fortaleza que proibia o serviço, argumentando que a tecnologia, na verdade, soluciona falhas de mercado (como a assimetria de informação) e que a proibição configurava "captura regulatória" para proteger o mercado tradicional de táxis.

Contudo, a mesma decisão reafirma que os municípios podem (e devem) regulamentar e fiscalizar a atividade, desde que não contrariem a legislação federal nem imponham barreiras desarrazoadas que, na prática, inviabilizem a operação.

### **Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD)**

A operação da plataforma implica o tratamento de dados pessoais de motoristas e passageiros, subordinando a MOBI à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD, Lei nº 13.709/2018). A definição correta dos papéis de tratamento é crucial para a gestão de riscos.

A LGPD define o Controlador como a quem compete as decisões sobre o tratamento (o "porquê" e o "como"), e o Operador como quem realiza o tratamento em nome do controlador.

No modelo SaaS da MOBI, recomendamos a seguinte estrutura:

- O Motorista é o Controlador: No que tange aos dados de seus passageiros, é o motorista quem possui a relação comercial direta e quem determina a finalidade do tratamento (coletar nome, CPF, origem e destino para prestar o serviço de transporte e emitir a OS).
- A MOBI é a Operadora: A plataforma atua como processadora desses dados, limitando-se a executar as operações (armazenar, gerar a OS) conforme as instruções e para cumprir o contrato de software firmado com o motorista.

Assumir o papel de Controladora dos dados dos passageiros transferiria à MOBI a responsabilidade primária perante a ANPD e a obrigação de justificar a base legal para o tratamento de dados de titulares com os quais não possui relação direta. Esta definição deve constar nos Termos a serem aceitos pelo motorista.

**Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014)**

O Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014) oferece uma proteção relevante para o modelo de negócio da MOBI, especialmente em sua fase inicial (MVP).

Na qualidade de "provedor de aplicações de internet", a MOBI se beneficia do regime de responsabilidade estabelecido no Art. 19. Este artigo determina que o provedor, via de regra, só pode ser responsabilizado civilmente por danos decorrentes de atos ou conteúdos gerados por terceiros (no caso, os motoristas) se, após o recebimento de uma ordem judicial específica, não tomar as providências adequadas.

Enquanto a MOBI operar como uma plataforma tecnológica passiva, que apenas licencia o software sem realizar uma verificação prévia ou curadoria dos motoristas, sua responsabilidade por um ato ilícito do motorista (como um acidente ou crime) é subsidiária e condicionada ao descumprimento da ordem judicial.

É vital notar que esta proteção é perdida no momento em que a plataforma deixa de ser neutra e passa a exercer um papel de curadoria, como o planejado com o "Selo MOBI". Ao verificar documentos, a MOBI assume um dever de cuidado, e uma falha negligente nesse processo pode atrair a responsabilidade civil solidária pela "culpa na seleção", tornando o escudo do Art. 19 ineficaz.

Em suma, a análise do arcabouço jurídico federal é majoritariamente favorável ao modelo de negócio da MOBI.

Contudo, este mesmo arcabouço federal cria o principal desafio jurídico da operação: o Art. 11-A da PNMU delega expressamente aos Municípios a competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar esse serviço.

Portanto, embora a esfera federal garanta a *legalidade* da existência da MOBI, ela transfere a complexidade para a esfera local. A viabilidade da plataforma dependerá de como seu modelo SaaS enfrentará as regulamentações municipais já existentes, que, em sua maioria, foram desenhadas para "Operadoras de Tecnologia" (OTs) intermediadoras.

## 5. Análise das Regulamentações Municipais

A transição da esfera federal para a municipal revela o maior desafio jurídico para o modelo de negócio da MOBI. Enquanto a legislação federal e a jurisprudência do STF protegem a *existência* da atividade de transporte privado, a competência para regulamentar e fiscalizar o "como" foi delegada aos municípios.

Isso resultou em um cenário regulatório fragmentado e complexo. Quase todas as leis municipais foram criadas de forma reativa, com o objetivo de controlar o paradigma de "Operadora de Tecnologia" (OT) estabelecido por plataformas de intermediação (marketplaces) como Uber e 99.

Este cenário cria uma "armadilha de conformidade": as leis vigentes definem "Operadora" com base em ações que a MOBI deliberadamente *não* realiza (como fixar preços, intermediar pagamentos ou conectar oferta e demanda).

Abaixo, segue uma análise dos fatores críticos e do nível de risco nas principais jurisdições-alvo:

### São Paulo (SP)

**Normativo Principal:** Decreto nº 56.981/2016.

**Classificação:** Define a entidade como "Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs".

**Análise de Enquadramento (MOBI é uma OTTC?):** Não. O decreto de São Paulo define uma OTTC através de um conjunto de obrigações críticas que são fundamentalmente incompatíveis com os pilares do modelo de negócio SaaS da MOBI:

1. **Precificação:** O Art. 6º, IV, do decreto exige que a OTTC "fixe a tarifa". O modelo MOBI, em oposição direta, baseia-se na "autonomia do motorista" para definir livremente seus próprios preços, sem interferência da plataforma.
2. **Pagamento:** O Art. 6º, V, exige que a OTTC "intermedie o pagamento". O modelo MOBI, por sua vez, foi estruturado sobre o pilar do "pagamento externo", onde a plataforma não participa da transação financeira da corrida.

O modelo da MOBI *não se enquadra* na definição legal de OTTC. O risco em São Paulo é crítico porque a legislação municipal *não prevê* a existência de um modelo SaaS de compliance; ela regula exclusivamente intermediários. Existe, portanto, um alto risco de que o município entenda erroneamente o objetivo da MOBI e tente, por interpretação ou fiscalização, enquadrá-la forçosamente como uma OTTC.

**Rio de Janeiro (RJ)**

**Normativo Principal (Situação Atual):** Vácuo Regulatório (Normas em Transição). O Rio de Janeiro encontra-se em um vácuo regulatório. As tentativas anteriores de regulamentação por decreto (como o Decreto nº 48.612/2021) foram expressamente revogadas pelo Decreto Rio nº 51.934/2023.

**Objeto de Análise (Risco Iminente):** O próprio decreto de revogação justifica a medida informando que o Poder Executivo já encaminhou à Câmara Municipal os Projetos de Lei nº 671/2021 e nº 672/2021 para tratar da matéria. Portanto, estes PLs são a proposta oficial para preencher o vácuo e representam o risco regulatório mais direto e iminente para a MOBI.

**Classificação (Proposta nos PLs):** A legislação proposta define a entidade regulada como "Operadora".

**Análise de Enquadramento (MOBI é uma Operadora?):** Não. Os PLs do Rio de Janeiro propõem uma definição de "Operadora" centrada em funções que são o oposto direto do modelo de negócio SaaS da MOBI:

1. Precificação: O PL 671 atribui à "Operadora" o dever explícito de "fixar o valor" do serviço. O modelo MOBI, em contraste, é fundamentado na "autonomia do motorista" para definir seus próprios preços.
2. Organização/Intermediação: O PL 671 define "Operadora" como quem "promova a organização e intermediação", e o PL 672 cria uma taxa (TFTA) especificamente para quem "organizam e realizam a intermediação". O modelo MOBI não realiza intermediação (é um sistema de "circuito fechado" para clientes existentes) e não "organiza" o serviço.

**Conclusão:** O modelo da MOBI *não se enquadra* na definição de "Operadora" proposta pela legislação vindoura. O risco crítico é que, ao preencher o vácuo regulatório atual, a nova lei não reconheça a existência de um modelo SaaS de compliance e legisle apenas para intermediários. Isso cria um alto risco de que o município entenda erroneamente o objetivo da MOBI e tente enquadrá-la forçosamente como uma "Operadora".

**Distrito Federal (Brasília)**

**Normativo Principal:** Lei Distrital nº 5.691/2016.

**Classificação:** "Empresas de operação".

**Análise de Enquadramento (MOBI é uma "empresa de operação"?):** Não. A lei do DF define "empresas de operação" como aquelas que "disponibilizam e operam aplicativos on-line de agenciamento de viagens". O modelo MOBI (SaaS, circuito fechado, sem marketplace) não se enquadra na definição de "agenciamento" (ato de conectar oferta e demanda).

**Obrigação Crítica Incompatível:** O Art. 11, VII, da lei, exige que a "empresa de operação" "emita e envie ao passageiro a Nota Fiscal de Consumidor Eletrônica - NFC-e, ao final da viagem".

**Conclusão:** O modelo da MOBI *não se enquadra* na definição legal. O risco alto no DF é que a lei não prevê um modelo SaaS de compliance, apenas de "agenciamento". O município pode, portanto, entender erroneamente o objetivo da MOBI e enquadrá-la forçosamente como uma "empresa de operação".

**Belo Horizonte (MG)**

**Normativo Principal:** Lei Municipal nº 10.900/2016.

**Classificação:** "Pessoas jurídicas que operam... aplicativos... destinados à... intermediação de serviços".

**Análise de Enquadramento (MOBI é uma "intermediária"?):** Não. O modelo SaaS da MOBI (circuito fechado, sem marketplace) não se enquadra na definição de "intermediação de serviços" visada pela lei.

**Obrigações Críticas Incompatíveis:** O ponto de atrito da lei é a equiparação ao serviço de táxi. Os Art. 2º, § 1º, e Art. 3º, I, exigem que o credenciamento da plataforma se aplique "exclusivamente aos serviços... devidamente licenciados pela BHTrans" e que a plataforma cadastre "exclusivamente condutores e veículos licenciados pela BHTrans".

**Conclusão:** O modelo da MOBI *não se enquadra* na definição legal. O risco alto em Belo Horizonte é que a lei, na prática, equipara ilegalmente o serviço privado ao serviço público de táxi.

**Reforço Jurisprudencial:** O Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG), no IRDR 0169124-85.2016.8.13.0000, já analisou esta lei e declarou ilegais esses dispositivos específicos (Art. 2º, §1º, e Art. 3º, I) por considerar que essa exigência extrapola a competência municipal e viola a distinção legal federal entre transporte público (táxi) e transporte privado.



**Salvador (BA)**

**Normativo Principal:** Lei nº 9.488/2019 e Decreto nº 32.318/2020.

**Definição:** Define "Empresas Operadoras" como as que "disponibilizam e operam aplicativo on-line de agenciamento de viagens".

**Análise de Enquadramento (MOBI é uma "Empresa Operadora"?):** Não. A lei de Salvador define "Empresas Operadoras" como aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line de "agenciamento de viagens", visando "conectar passageiros a prestadores do serviço". O modelo SaaS da MOBI (circuito fechado, sem marketplace) não se enquadra na definição de "agenciamento".

**Obrigações Críticas Incompatíveis:** A legislação impõe deveres de "Operadora" que são fundamentalmente opostos ao modelo MOBI:

1. Pagamento: O aplicativo *deve* possuir uma "ferramenta que realize a intermediação do pagamento" (Art. 9º, VI da Lei). O modelo MOBI prioriza o "pagamento externo".
2. Taxa: A lei cobra uma outorga (taxa de 1% a 5%) calculada sobre o "valor recebido pela empresa operadora por cada deslocamento (viagem)" (Art. 17 da Lei). O modelo MOBI (SaaS) não recebe o valor da viagem, apenas a assinatura do motorista.
3. Gestão Operacional: A lei (Art. 6º do Decreto) torna a "empresa operadora... responsável pelo processo de cadastramento de prestadores" perante a SEMOB.

**Conclusão:** O modelo da MOBI *não se enquadra* na definição legal de "Empresa Operadora". O risco crítico em Salvador é que a legislação local não contempla um modelo SaaS de compliance, regulando apenas "agenciamento de viagens". Há um risco de o município entender erroneamente o objetivo da MOBI e enquadrá-la forçosamente como "Operadora".

**Recife (PE)**

**Normativo Principal:** Lei nº 18.528/2018 e Decreto nº 32.381/2019.

**Classificação:** Define "Operadora" como a "pessoa jurídica que intermedeie a atividade de transporte".

**Análise de Enquadramento (MOBI é uma "Operadora"?):** Não. A lei de Recife define "Operadora" como a "pessoa jurídica que intermedeie a atividade de transporte". O modelo SaaS da MOBI (circuito fechado, sem marketplace) não se enquadra na definição de "intermediação" visada pela lei.

**Obrigações Críticas Incompatíveis:** A legislação impõe deveres de "Operadora" que são fundamentalmente opostos ao modelo MOBI:

1. Taxa: A lei cobra um percentual (de 1% a 2%) "correspondente ao valor pago por cada deslocamento (viagem)". O modelo MOBI (SaaS) não recebe o valor da viagem, apenas a assinatura do motorista.
2. Precificação: A lei atribui à "Operadora" a obrigação de "definir o preço do serviço", o que é diretamente contrário ao pilar de "autonomia do motorista" da MOBI.
3. Gestão Operacional (Verificação): A lei delega à plataforma um pesado ônus de fiscalização. A "Operadora" é obrigada a verificar uma lista extensa de condições dos motoristas (CNH com EAR, certidões, INSS, seguros) e veículos (CRLV, DPVAT, idade máxima e inspeção veicular anual).

**Conclusão:** O modelo da MOBI *não se enquadra* na definição legal de "Operadora". O risco crítico em Recife é que a legislação local não contempla um modelo SaaS de compliance, regulando apenas quem "intermedeia". Há um risco de o município entender erroneamente o objetivo da MOBI e enquadrá-la forçosamente como "Operadora".

**Fortaleza (CE)**

**Normativo Principal:** Lei nº 10.751/2018 e Decreto nº 14.285/2018.

**Classificação:** "Plataformas Digitais de Transporte" como responsáveis pela "intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários".

**Análise de Enquadramento (MOBI é uma "Plataforma Digital"?):** Não. A legislação de Fortaleza define a plataforma como responsável pela "intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários". O modelo SaaS da MOBI (circuito fechado, sem marketplace) não se enquadra na definição de "intermediação" visada pela lei.

**Obrigações Críticas Incompatíveis:** A legislação impõe deveres de "Plataforma Digital" que são fundamentalmente opostos ao modelo MOBI:

1. Pagamento: O Decreto (Art. 6º, IV) afirma que compete à plataforma "intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista". O modelo MOBI prioriza o "pagamento externo".
2. Taxa (Preço Público): A lei cria um "Preço Público" (1% a 2%) calculado sobre o "valor total de cada viagem". O modelo SaaS da MOBI não recebe o valor da viagem, apenas a assinatura do motorista.
3. Operacional: A lei exige vistoria veicular anual pela ETUFOR e a fixação de um adesivo de identificação no veículo.

**Conclusão:** O modelo da MOBI *não se enquadra* na definição legal. O risco crítico em Fortaleza é que a legislação local não contempla um modelo SaaS de compliance, regulando apenas quem "intermedeia". Há um risco de o município entender erroneamente o objetivo da MOBI e enquadrá-la forçosamente como uma "Plataforma Digital de Transporte".

**Porto Alegre (RS)**

**Normativo Principal:** Lei nº 12.162/2016.

**Classificação:** "Autorizatórias" (Pessoas jurídicas operadoras de plataforma tecnológica).

**Análise de Enquadramento (MOBI é uma "Autorizatória"?):** Não. A lei de Porto Alegre é uma das mais problemáticas, pois define a entidade regulada através de obrigações que são o oposto direto do modelo SaaS da MOBI:

1. Precificação: O Art. 5º, IV, da lei impõe o dever: "Compete às autorizatórias... fixar o valor" do serviço. O modelo MOBI, em oposição direta, baseia-se na "autonomia do motorista" para definir seus próprios preços.
2. Pagamento: O Art. 9º impõe que o pagamento seja executado "exclusivamente por meio dos provedores da plataforma tecnológica". O modelo MOBI, por sua vez, foi estruturado sobre o pilar do "pagamento externo".

**Obrigações Críticas Adicionais:** A lei também exige o compartilhamento de dados sobre o "valor pago", vistoria pela EPTC e emplacamento local do veículo.

**Conclusão:** O modelo da MOBI *não se enquadra* na definição legal de "Autorizatória". O risco crítico é que a legislação local não prevê a existência de um modelo SaaS de compliance; ela regula apenas intermediários que controlam preços e pagamentos. Há um risco de o município entender erroneamente o objetivo da MOBI e enquadrá-la forçosamente como uma "Autorizatória".

## Conclusão Centralizada da Análise Municipal

A análise das oito jurisdições-alvo confirma que a legislação municipal brasileira atual não contempla a existência de um modelo SaaS de compliance como o da MOBI.

O risco, portanto, é universal e idêntico em todas as cidades: o enquadramento errôneo.

Todas as leis vigentes (em São Paulo, Brasília, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza e Porto Alegre) e as propostas (Rio de Janeiro) foram escritas com um único "inimigo" em mente: o modelo de marketplace (como Uber e 99). Por isso, todas elas, sem exceção, definem a entidade regulada ("Operadora", "OTTC", "Autorizatória") com base em ações que a MOBI deliberadamente não possui o interesse em realizar:

1. Intermediação/Agenciamento (conectar motorista a passageiro);
2. Controle de Preço (fixar a tarifa);
3. Processamento do Pagamento (intermediar o valor da corrida).

Como o modelo MOBI (SaaS, assinatura, autonomia de preço, pagamento externo) não se enquadra em nenhuma dessas definições, ele opera, na prática, em um vácuo regulatório municipal.

O risco e centralizado é que os municípios, ao se depararem com a MOBI e não possuírem uma categoria legal adequada para ela, entendam erroneamente seu objetivo e tentem, por fiscalização, enquadrá-la forçosamente na única categoria que conhecem (OTTC/Operadora).

Tal enquadramento errôneo levaria à exigência de cumprimento de obrigações (como "fixar o preço" em SP, "intermediar o pagamento" em Fortaleza, ou pagar "taxa sobre o valor da viagem" em Recife) que são "fundamentalmente incompatíveis" com o modelo de negócio da plataforma e violam a sua natureza privada.

Este cenário de conflito direto, a "armadilha de conformidade", é o contexto crítico que impacta diretamente as decisões de produto, responsabilidade e operação da plataforma. Tendo mapeado este risco sistêmico, passamos a responder às Respostas às Questões Jurídicas Específicas.

## 6. Respostas às Questões Jurídicas Específicas

Esta seção aborda diretamente as questões formuladas pelos fundadores da MOBI, aplicando a análise dos marcos regulatórios para fornecer respostas concretas e recomendações estratégicas.

### Classificação da Plataforma: Ferramenta de Compliance vs. Intermediária

A tese central de defesa da MOBI é sua classificação como uma plataforma SaaS (Software como Serviço) de gestão e compliance, e não como uma "Operadora de Tecnologia de Transporte".

A tese é juridicamente sólida e se baseia em três pilares:

**Cliente Final e Monetização:** O cliente pagante é o motorista, que adere a um modelo de assinatura recorrente (SaaS), diametralmente oposto ao modelo de comissão por corrida que caracteriza os intermediários.

**Ausência de Marketplace:** A plataforma não conecta motoristas a novos passageiros; é um "circuito fechado" para o motorista gerenciar sua carteira preexistente.

**Autonomia do Motorista:** O motorista define livremente o preço, e a MOBI deliberadamente não oferece ferramentas de cálculo ou sugestão de valor.

Apesar da robustez da tese, os reguladores podem tentar um enquadramento mais amplo com base em dois fatores principais:

**Visibilidade da Marca:** A presença proeminente da marca MOBI no aplicativo do passageiro pode gerar a "Teoria da Aparência", onde o consumidor percebe a MOBI como a garantidora do serviço.

**Centralidade da OS:** Um argumento regulatório plausível é que, ao fornecer o documento *indispensável* que legitima a viagem (a OS), a MOBI não é uma ferramenta acessória, mas um componente ativo e essencial na cadeia de prestação do serviço, "organizando-o" materialmente.

O modelo se classifica como SaaS, mas essa tese é vulnerável. Cada funcionalidade que aumente o envolvimento da plataforma na transação principal (como pagamentos ou sugestão de preço) desloca a MOBI no espectro regulatório, aproximando-a perigosamente da classificação de "Intermediária".

### Validade Jurídica da Ordem de Serviço (OS) Digital

A funcionalidade central da MOBI é a geração de uma OS digital.

A Medida Provisória nº 2.200-2/2001 estabelece a validade jurídica de documentos eletrônicos. Desde que a plataforma garanta a autenticidade (quem gerou) e a integridade (não foi alterada) por meio de dados auditáveis (data, hora, geolocalização), o documento em PDF é um registro perante a fiscalização.

Não há norma específica para o "transporte privado individual". Por analogia a outros documentos de transporte (como bilhetes de passagem, regidos pelo Decreto nº 2.521/1998), a OS deve conter, no mínimo:

- Identificação do Prestador: Nome e CPF/CNPJ do motorista.
- Identificação do Tomador: Nome e CPF do passageiro.
- Identificação do Veículo: Placa, modelo e cor.
- Dados da Viagem: Data, hora de início, endereço de origem e endereço de destino.
- Identificador Único: Um código ou QR Code para rastreabilidade.
- Valor do Serviço: O preço acordado para a corrida.

A prova de pagamento (como o comprovante de PIX) não é um requisito formal para a *existência* do documento OS, mas é um elemento probatório essencial para a *validade da operação*. O valor deve constar na OS para caracterizar a natureza "remunerada" do transporte, conforme exigido pela Lei nº 12.587/2012, e afastar qualquer alegação de transporte clandestino.

### Implicações do Fluxo de Pagamento

A decisão sobre como gerenciar o pagamento da corrida é a mais crítica para a classificação jurídica da MOBI.

Processar o pagamento, mesmo que por exigência legal em certos municípios e através de um gateway de terceiro, representa o maior risco para a tese de "ferramenta de compliance". Ao se inserir no fluxo financeiro, a MOBI deixa de ser uma mera fornecedora de software e passa a ser uma participante ativa na transação comercial principal:

**Enquadramento como Intermediário:** A intermediação de pagamento é um critério chave usado por leis municipais (como a de São Paulo) para definir uma "Operadora".

**Responsabilidade (CDC):** A plataforma pode ser considerada parte da cadeia de fornecimento sob o Código de Defesa do Consumidor, tornando-se solidariamente responsável por falhas no serviço (problemas na corrida, cobranças indevidas) e obrigada a gerenciar reembolsos e disputas.

**Obrigações Fiscais:** Pode atrair responsabilidades tributárias, como a retenção de impostos (ISS, IR) sobre os valores pagos aos motoristas.

Oferecer qualquer ferramenta de cálculo, estimativa ou sugestão de preço, mesmo como "referência", deve ser evitado. Tal funcionalidade seria uma evidência de que a MOBI está "organizando" o mercado, minando o pilar da autonomia do motorista.



**Posicionamento sob a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD)**

No modelo SaaS padrão e com menos riscos é:

1. **O Motorista é o Controlador:** É o motorista quem possui a relação comercial direta com o passageiro. Ele decide "por que" e "como" os dados do passageiro são tratados (a finalidade é prestar o serviço de transporte e emitir a OS).
2. **A MOBI é a Operadora (Processadora):** A MOBI apenas recebe e processa os dados (armazena, organiza, gera o PDF da OS) "em nome do" motorista, executando as instruções do controlador (o motorista) conforme o serviço de software contratado.

Ao se posicionar erroneamente como Controladora, a MOBI assumiria a responsabilidade primária perante a ANPD por qualquer incidente de segurança e teria que justificar a base legal para tratar dados de titulares (passageiros) com os quais não tem relação contratual direta.

**Recomendação:** A MOBI deve se posicionar firmemente como Operadora. Esta relação deve ser expressamente colocada nos Termos a serem aceitos pelo motorista.

### Análise da Responsabilidade Civil (MVP vs. "Selo MOBI")

A responsabilidade da MOBI pela conduta dos motoristas-usuários muda drasticamente entre a fase inicial e a fase futura de verificação.

#### Responsabilidade na Fase MVP (Sem Verificação)

Na fase MVP, onde o acesso é liberado a qualquer motorista que pague a assinatura, a defesa da MOBI reside no Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014). Como "provedora de aplicações", a MOBI opera em um "porto seguro". Ela só pode ser responsabilizada civilmente por atos ilícitos de motoristas (terceiros) se, após receber uma ordem judicial específica, não tomar as providências para remover o conteúdo ou usuário. A responsabilidade é, portanto, subsidiária e condicionada.

#### Expansão da Responsabilidade com o "Selo MOBI"

A introdução do "Selo MOBI" (que envolve verificação de CNH, antecedentes etc.) altera o panorama da responsabilidade.

- A MOBI deixa de ser uma plataforma neutra e passiva e passa a exercer um papel de curadoria.
- Este ato cria uma legítima expectativa de segurança no passageiro e um dever de cuidado para a plataforma.
- O "porto seguro" do Marco Civil da Internet torna-se fraco, pois a responsabilidade não decorre do ato do terceiro, mas da falha da própria plataforma em seu processo de verificação autoimposto.
- Jurisprudência do STJ sobre aplicativos de transporte aponta para a responsabilidade solidária da plataforma quando há uma falha na seleção ou fiscalização dos motoristas cadastrados.

Os Termos de Serviço devem ser precisos.

- **No MVP:** Devem enfatizar que a MOBI é uma plataforma de tecnologia, *não realiza verificação* de motoristas e *não garante* a qualidade, segurança ou legalidade do serviço, que é de responsabilidade exclusiva do motorista.
- **Com o "Selo MOBI":** Os disclaimers devem delimitar o escopo da verificação (ex: "A verificação consiste na análise da *validade aparente* dos documentos na data do cadastro... O Selo *não constitui uma garantia de segurança*, mas um indicador de conformidade documental no momento da adesão.").

## 7. Conclusões e Recomendações Estratégicas

A análise do modelo de negócio da MOBI frente ao cenário regulatório permite concluir que a plataforma é juridicamente viável e amparada pelos princípios constitucionais da livre iniciativa e liberdade profissional, conforme consolidados pelo STF. O principal desafio não reside na legalidade da atividade em si, mas na gestão do risco regulatório em nível municipal, dado que as normas locais foram desenhadas para um modelo de negócio distinto (marketplaces).

A seguir, apresentamos um sumário dos riscos e as recomendações estratégicas para mitigá-los.

### Sumário de Riscos

A matriz abaixo classifica as principais ameaças ao modelo de negócio, com base em sua probabilidade de ocorrência e potencial impacto:

Risco Identificado	Probabilidade	Estratégia de Mitigação Primária
Reclassificação como "Operadora/Intermediária" em nível federal ou municipal.	Médio, porém com fundamentos de contestação.	Reforçar contratualmente a natureza SaaS; evitar funcionalidades de precificação; limitar a visibilidade da marca para não configurar "Teoria da Aparência".
Ser forçada a processar pagamentos e/ou compartilhar dados de valor da corrida em municípios-chave (SP, RJ, POA, Fortaleza, Recife, Salvador).	Médio, porém com fundamentos de contestação.	Desenvolver estrutura jurídica de "agente de arrecadação"; avaliar o custo-benefício de operar nessas jurisdições versus o risco de contaminação do modelo.
Responsabilidade civil solidária por atos de motoristas com "Selo MOBI" devido a falha no processo de verificação.	Médio	Implementar um processo de verificação robusto e auditável; redigir <i>disclaimers</i> precisos sobre o escopo da verificação; contratar seguro de responsabilidade civil adequado.

Risco Identificado	Probabilidade	Estratégia de Mitigação Primária
Enquadramento incorreto como "Controladora" de dados sob a LGPD.	Médio, se não forem tomados os cuidados para se tornar apenas um operador.	Adotar a posição jurídica correta de "Operadora". Formalizar esta relação de forma expressa nos termos a serem aceitos pelo motorista, além de evitar usar os dados pessoais para fins diversos daqueles de uso próprio pelo motorista.
Invalidade da OS digital em fiscalizações.	Baixo	Garantir que a OS contenha todos os elementos essenciais (incluindo o valor do serviço); orientar os motoristas a terem consigo a prova de pagamento (PIX).

## Roadmap Jurídico-Regulatório para Lançamento

Recomendamos que a estratégia de lançamento ocorra em fases, não para se adequar à legislação das Operadoras de Transporte (OT), mas para gerir o risco de enquadramento indevido e construir precedentes jurídicos favoráveis que consolidem a tese central do parecer: a legislação municipal voltada às Operadoras não se aplica à MOBI.

### Fase 1 | MVP (Validação do Modelo)

Nesta fase, recomendamos que o objetivo seja lançar o modelo "puro" de SaaS em mercados que, embora arriscados, oferecem a melhor oportunidade de validar a tese legal.

**Cidades-Alvo:** Belo Horizonte (MG) e Distrito Federal (Brasília).

Das oito jurisdições analisadas, estas são as únicas que *não* possuem os riscos críticos de *intermediação de pagamento obrigatória* ou *taxa sobre o valor da corrida*. Elas são ideais para validar o modelo SaaS "puro", enquanto se gerencia riscos de outra natureza:

1. Em Belo Horizonte: O risco é a Lei nº 10.900/2016, que tenta equiparar a atividade ao táxi (licença da BHTrans). A estratégia é lançar amparado pela jurisprudência local (IRDR do TJMG), que já declarou *ilegais* esses artigos específicos. A MOBI usará essa decisão como defesa imediata para provar que a lei não se aplica.
2. Em Brasília: O risco é a Lei nº 5.691/2016, que exige a emissão da NFC-e pela plataforma. A estratégia é defender que o Motorista (Controlador) é o emissor da nota, e a MOBI (Operadora) apenas fornece a infraestrutura de dados para a emissão, *sem* processar o pagamento, reforçando sua natureza de SaaS.

**Foco de Produto (Gestão de Risco):** Para manter a tese de "SaaS puro" e limitar a responsabilidade, o produto deve ser estritamente focado e adiar funcionalidades de risco.

Construir (MVP "Puro")	Adiar (Pós-MVP)
Geração de OS Digital	"Selo MOBI" (verificação documental)
Gestão de Clientes (Sistema de Convite)	Ferramentas de cálculo ou sugestão de preço
Tracking básico	Gestão financeira ou parcerias (seguros, bancos etc.)

**Foco Jurídico:** Solidificar a documentação (Contrato SaaS/Termos de Uso) que define a MOBI como SaaS. Além de lançar em BH e Brasília, crie um processo interno para documentar meticulosamente a operação nessas cidades. Registre tudo: ausência de reclamações de consumidores sobre preços, ausência de incidentes de segurança, feedback positivo dos motoristas sobre a autonomia.

**Fase 2 - Engajamento Legal (Mercados de Risco Crítico)**

Nesta fase, recomendamos que o objetivo seja usar os precedentes da Fase 1 para negociar com os reguladores das cidades mais complexas, onde o conflito com o modelo de negócio é direto. Essa etapa tem caráter jurídico-institucional, visando obter manifestações formais de não enquadramento e pavimentar a criação de um regime diferenciado de operação tecnológica para plataformas de conformidade.

**Cidades-Alvo:** São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ) (PLs), Salvador (BA), Recife (PE), Fortaleza (CE) e Porto Alegre (RS).

Todas exigem funções de Intermediário (fixar preço, processar pagamento, ou pagar taxa sobre o valor da corrida).

**Foco de Produto:** Manter o MVP "Puro". O produto não muda. A estratégia é legal e de *advocacy*.

**Gestão de Risco (A Estratégia):**

1. Abordar os reguladores (CMUV, SMTR, EPTC etc.) *antes* de lançar, buscar uma resposta favorável deles informando que as legislações vigentes não se aplicam à MOBI.
2. Se não conseguirmos a resposta favorável, a MOBI pode iniciar as atividades nas cidades/estados que apresentam maiores riscos sem uma atitude proativa OU a buscar proteção judicial (ex: Mandado de Segurança, Ação Declaratória) para *impedir* que o município aplique erroneamente a lei de OT contra a MOBI e seus motoristas.

### Fase 3 - Contingência de Negócio

Esta fase só é ativada como uma decisão de negócio de último recurso, caso a estratégia legal (Fase 2) se mostre inviável em um mercado-chave.

**Cidades-Alvo:** Apenas os mercados da Fase 2 onde a estratégia legal falhou, mas a entrada é crucial para o negócio.

**Gestão de Risco (A Estratégia):** Esta não é uma recomendação de enquadramento legal, mas uma *contingência operacional*. Conforme previsto no *Discovery* ("Será na plataforma apenas nas cidades em que a legislação exija"), a MOBI pode *decidir* ativar a ferramenta de pagamento. Ao fazer isso, a MOBI deve estar ciente de que estará assumindo conscientemente os riscos associados (ser enquadrada como OT *naquela* jurisdição, atrair responsabilidade do CDC etc.).

Qualquer ativação de funcionalidades de pagamento (Opções B/C) poderá ser implementada em ambiente jurídico separado, com CNPJ ou módulo distinto, de modo a preservar a tese SaaS e limitar o risco de contaminação regulatória entre jurisdições.

Exemplo: A "MOBI SaaS Brasil Ltda." seria a empresa principal, operando o modelo puro. Se a entrada em São Paulo exigir o modelo OT, cria-se a "MOBI SP Intermediação Ltda.".

Isso cria um "escudo jurídico". Se um fiscal em Belo Horizonte argumentar "você intermediar pagamentos em SP", a resposta jurídica seria: "Não, *nós* (MOBI SaaS) não intermediamos. Uma outra empresa do mesmo grupo econômico, sujeita a outra legislação, o faz. A natureza jurídica da *nossa* operação aqui em BH permanece a de um SaaS." Isso torna a sua defesa de "não contaminação" muito mais forte.

Cuidados a se tomar:

- As empresas devem ser realmente independentes em personalidade e contabilidade;
- Os contratos e fluxos financeiros devem estar formalizados e coerentes;
- A comunicação e documentação devem ser consistentes com o modelo de negócios;
- O uso do nome e marca "MOBI" deve ser transparente quanto à pessoa jurídica responsável em cada operação.

Empresas que usam o mesmo raciocínio jurídico no Brasil:

Grupo	Estrutura	Motivo
<b>99 Tecnologia Ltda. / 99Pay Ltda.</b>	99 atua como OT; 99Pay (empresa separada) opera meios de pagamento.	Isolar atividades reguladas pelo Bacen.
<b>iFood / iFood Pagamentos Ltda.</b>	O iFood principal atua no marketplace; o braço de pagamentos é um CNPJ distinto.	Evitar contaminação de risco financeiro.
<b>Uber / Uber Payments Brasil Ltda.</b>	Estrutura idêntica: tecnologia e intermediação financeira segregadas.	Isolamento jurídico e tributário.



### Documentação Jurídica

A posição jurídica da MOBI dependerá diretamente da coerência e precisão de sua documentação contratual e de privacidade.

Esses instrumentos devem refletir, desde o MVP, a natureza da MOBI como fornecedora de tecnologia (SaaS), e não como intermediadora de transporte, garantindo a sustentação da tese central deste parecer.

Recomendamos a elaboração, desde o lançamento inicial, dos seguintes documentos:

### Termos de Uso da Plataforma (específicos por perfil de usuário)

Devem ser redigidos em duas versões:

1. Termos de Uso do Motorista (cliente da MOBI);
2. Termos de Uso do Passageiro (cliente do motorista).

### Objetivos Jurídicos:

- Formalizar o licenciamento de uso da tecnologia;
- Afastar a caracterização de intermediação de transporte;
- Limitar responsabilidades da MOBI, reforçando seu papel de provedora de software.

### Diretrizes de Redação:

#### 1. Formato:

O passageiro deve aceitar os termos reconhecendo que a MOBI atua exclusivamente como fornecedora da infraestrutura tecnológica, e que o contrato de transporte é celebrado diretamente entre motorista e passageiro.

Exemplo de redação:

*“A MOBI não é parte do contrato de transporte, não define preços, rotas, meios de pagamento, nem interfere na prestação do serviço entre motorista e passageiro.”*

#### 2. Licenciamento de Software (Motorista):

Inserir cláusula expressa de licença de uso não exclusiva, intransferível e revogável da plataforma, exclusivamente para fins de gestão de clientes, geração de Ordens de Serviço e conformidade documental. Definir a MOBI como prestadora de serviço de software, e não como operadora de transporte. Reforçar a independência contratual entre as partes.

#### 3. Disclaimers e Limitação de Responsabilidade:

Isentar a MOBI de responsabilidade por danos diretos, indiretos ou lucros cessantes decorrentes da execução do transporte;

Deixar claro que a MOBI não garante a qualidade, pontualidade ou segurança da viagem;

Prever que eventuais reclamações devem ser dirigidas diretamente ao motorista responsável.

**4. Vínculo Jurídico:**

Reafirmar que não há relação de trabalho, sociedade, parceria ou representação entre a MOBI e os motoristas.

**5. Referência à LGPD:**

Incluir cláusula que remete à Política de Privacidade, detalhando que o motorista atua como Controlador dos dados de seus passageiros, e a MOBI como Operadora.

**Política de Privacidade (Unificada)**

A Política de Privacidade deve ser única, aplicável a todos os usuários da plataforma (motoristas e passageiros), assegurando transparência, clareza e conformidade à Lei nº 13.709/2018 (LGPD).

**Diretrizes de Estrutura:****1. Papéis e Responsabilidades no Tratamento de Dados:**

- O motorista é o Controlador dos dados dos passageiros.
- A MOBI é Operadora desses dados, tratando-os sob as instruções do motorista, e Controladora apenas em relação aos dados cadastrais dos próprios motoristas.

**2. Finalidades do Tratamento:**

Especificar que os dados são utilizados para:

- geração e armazenamento de Ordens de Serviço (OS);
- gestão de clientes e histórico de viagens pelo motorista;
- cumprimento de obrigações legais e de segurança.

Responsável Técnica pelo Parecer

Luana Viana Jacudi Advogada – OAB/SP 491.668

**Jacudi**

Este parecer foi elaborado com base nas informações fornecidas pelo contratante por meio do formulário e das comunicações realizadas até a data de emissão. Eventuais alterações no escopo da solução, nas fontes de dados utilizadas, ou nas funcionalidades do sistema poderão impactar significativamente as conclusões aqui apresentadas, sendo recomendável a reavaliação jurídica sempre que houver mudança relevante nos elementos informados.

## ANEXOS

Para complementar a análise e as recomendações estratégicas apresentadas no corpo deste parecer, seguem os anexos abaixo.

Estes documentos fornecem o detalhamento de conceitos jurídicos fundamentais (Anexo II), ferramentas práticas para a implementação do produto (Anexo I) e diretrizes de comunicação essenciais para a mitigação dos riscos identificados (Anexo III), servindo como material de apoio para a execução da tese de defesa da MOBI.

### Sumário de Anexos

Anexo I - Checklist de Conteúdo Essencial da Ordem de Serviço (OS) Digital

Anexo II - Explicação da Hierarquia das Leis Aplicada ao Modelo MOBI

Anexo III - Estratégia de Comunicação Jurídica Proativa

## ANEXO I

## Checklist de Conteúdo Essencial da Ordem de Serviço (OS) Digital

Este checklist define os elementos mínimos obrigatórios que devem constar na Ordem de Serviço (OS) digital gerada pela MOBI, garantindo sua validade jurídica, rastreabilidade e conformidade com a definição federal de transporte remunerado privado individual (Art. 4º, X, da Lei nº 12.587/2012).

A OS deve comprovar que o serviço é remunerado, individual, previamente contratado e solicitado por meio de plataforma tecnológica, conforme exigido em normas federais e municipais. Os requisitos abaixo refletem o padrão mínimo aceito em diferentes jurisdições municipais (ex.: São Paulo, Fortaleza, Porto Alegre, Belo Horizonte e Salvador).

Ao seguir este checklist, a MOBI está apoiando o motorista da forma mais direta possível: entregando a ele sua principal funcionalidade, que é a "obtenção de legalidade através da emissão do OS", protegendo-o de multas e da apreensão do veículo.

### Identificação das Partes

- ☐ **Prestador (Motorista):** Nome completo e CPF/CNPJ.

*Justificativa:* Municípios (ex: Fortaleza, São Paulo) exigem que as plataformas compartilhem a "identificação do condutor" e gerenciem seus cadastros para fins de fiscalização.

- ☐ **Tomador (Passageiro):** Nome completo e CPF.

*Justificativa:* O serviço exige "usuários previamente cadastrados". O Distrito Federal, por exemplo, exige o cadastro de passageiros via CPF ou dados de cartão de crédito como principais vias de identificação.

### Identificação do Veículo Utilizado

- ☐ **Dados do Veículo:** Placa, marca, modelo e cor.

*Justificativa:* Requisito mínimo em São Paulo e Fortaleza, que obrigam a plataforma a disponibilizar/compartilhar o "modelo do veículo" e o "número da placa de identificação".

### Detalhes do Serviço Contratado

- ☐ **Endereço de Origem:** Endereço completo de partida.
- ☐ **Endereço de Destino:** Endereço completo de destino.
- ☐ **Data e Hora de Início da Viagem:** Momento do início da viagem.
- ☐ **Prova do Pré-Agendamento:** Data e hora de emissão da OS (deve ser anterior ao início da viagem).

Justificativa: Prova de que o serviço foi "solicitado exclusivamente por meio de plataforma tecnológica" e não se trata de captação ilegal em via pública.

- ☐ **Duração Total da Viagem (opcional):** Tempo decorrido entre início e término.

Justificativa: Contribui para rastreabilidade e controle de conformidade, sem afetar o caráter de "serviço privado individual".

### Informações Financeiras e Contratuais

- ☐ **Valor do Serviço (Preço Total Acordado).**

Justificativa: Caracteriza a natureza "remunerada" do transporte (Lei 12.587/2012). Também é uma exigência municipal para o recibo do usuário e para o compartilhamento de dados com o poder público (ex: SP, POA, Fortaleza).

- ☐ **Natureza do Serviço:** Declaração explícita (ex: "Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros").

Justificativa: Enquadra a atividade na definição legal federal (Art. 4º, X, Lei nº 12.587/2012), diferenciando-a do transporte público (táxi) e orientando a fiscalização.

- ☐ **Forma de Pagamento (informativa):** Identificação do meio de pagamento acordado (ex.: PIX, dinheiro, transferência).

Justificativa: Embora o processamento ocorra fora da plataforma, o registro do meio de pagamento auxilia na comprovação do caráter oneroso da prestação de serviço, sem caracterizar intermediação financeira.

### Validade e Rastreabilidade Digital

---

☐ **Identificador Único (Código, QR Code) e Garantia de Integridade do Documento.**

Justificativa: Garante unicidade e validade probatória. A OS deve ser armazenada por período mínimo de 5 anos ou conforme exigência municipal (ex.: 6 meses em Belo Horizonte, 5 anos em Salvador), utilizando técnicas de hash criptográfico ou mecanismos equivalentes que assegurem integridade e autenticidade do documento digital.

### Conformidade Digital (Marco Civil da Internet)

---

☐ **Registro de Data, Hora e IP de emissão da OS.**

Justificativa: Cumpre o dever de guarda de registros de acesso à aplicação (Art. 15 da Lei nº 12.965/2014), permitindo a rastreabilidade e identificação de eventuais incidentes ou fraudes.

## ANEXO II

## Explicação da Hierarquia das Leis Aplicada ao Modelo MOBI

Para compreender o principal conflito jurídico que a MOBI enfrenta, é essencial entender o princípio da hierarquia das leis no sistema brasileiro. Este princípio funciona como uma pirâmide, onde uma norma de nível inferior deve sempre respeitar e se adequar à norma de nível superior. Uma lei municipal não pode contradizer uma lei federal, e nenhuma lei pode contradizer a Constituição.

### No Topo da Pirâmide: A Constituição Federal

A Constituição Federal de 1988 é a lei suprema do país. Todas as outras leis, decretos e regulamentos devem estar em conformidade com ela. Ela estabelece os direitos fundamentais e os princípios que regem o Estado e a sociedade.

**Aplicação para a MOBI:** A principal proteção jurídica da MOBI vem diretamente da Constituição. Os princípios da livre iniciativa (Art. 1º, IV, e Art. 170) e da liberdade de exercício profissional (Art. 5º, XIII) garantem que as pessoas e empresas têm o direito de exercer atividades econômicas lícitas. Foi com base nesses princípios que o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que a atividade de transporte privado individual de passageiros é constitucional e não pode ser proibida.

### Nível Intermediário: Leis Federais

Abaixo da Constituição estão as Leis Federais, criadas pelo Congresso Nacional e válidas em todo o território brasileiro. Elas estabelecem as normas gerais sobre diversos temas.

**Aplicação para a MOBI:** A Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU) é a lei federal que rege o setor. Ela cumpre dois papéis fundamentais:

- Ela reconhece e define o "transporte remunerado privado individual de passageiros" como uma atividade econômica legal, distinta do serviço público de táxi.
- Ela estabelece que compete exclusivamente aos municípios e ao Distrito Federal a tarefa de regulamentar e fiscalizar essa atividade.

### **Na Base da Pirâmide: Leis e Decretos Municipais**

Na base da hierarquia estão as Leis Municipais, criadas pelas Câmaras de Vereadores, e os Decretos Municipais, expedidos pelos prefeitos para regulamentar as leis.

**Aplicação para a MOBI:** leis e decretos municipais têm o poder de *regulamentar*, mas não de *contradizer* as leis federais ou a Constituição.

Significa detalhar *como* a atividade, já permitida pela lei federal, deve ocorrer no âmbito local (ex.: exigir cadastro, vistoria veicular, seguro APP, certidão de antecedentes criminais).

### **O Conflito na Prática: A "Armadilha de Conformidade"**

O desafio da MOBI nasce exatamente na fronteira entre "regulamentar" e "contradizer".

A Lei Federal permite uma atividade de natureza privada, baseada em um acordo direto entre motorista e passageiro.

Muitas Leis Municipais (como as de São Paulo, Porto Alegre, Recife e Fortaleza), ao tentarem regulamentar, criam obrigações que descaracterizam essa natureza privada. Por exemplo, quando um decreto municipal impõe que uma plataforma de software (SaaS) como a MOBI deva obrigatoriamente fixar o preço, intermediar o pagamento e cobrar uma taxa sobre o valor da corrida, ele está extrapolando sua competência. Ele não está apenas regulando o transporte; está ditando o modelo de negócio de uma empresa de tecnologia, forçando-a a se tornar algo que ela não é (uma intermediadora financeira e comercial), o que configura a "armadilha de conformidade".

A tese de defesa da MOBI é que sua operação como plataforma SaaS está amparada pela Constituição (livre iniciativa) e pela Lei Federal (que define a atividade como privada). As exigências de leis municipais que tentam forçá-la a agir como uma "Operadora de Transporte" (OT) podem ser questionadas judicialmente por violação à hierarquia das normas e à repartição de competências estabelecida pela Constituição.



## ANEXO III

## Estratégia de Comunicação Jurídica Proativa

Para mitigar o risco de enquadramento errôneo, a MOBI deve usar seus Termos de Uso e seu site não apenas como documentos legais, mas como ferramentas educacionais para motoristas, passageiros e, principalmente, para qualquer agente regulador que venha a analisar a plataforma.

O objetivo é deixar claro, em todas as interações, que a MOBI é uma Ferramenta de Software (SaaS) para o motorista, e não um Intermediário de Transporte (OTTC) para o passageiro.

Abaixo estão sugestões concretas de como implementar essa comunicação:

### Na Documentação Jurídica (Termos de Uso e Contratos)

A documentação legal é sua primeira linha de defesa. Ela deve ser cirúrgica ao definir a natureza da relação.

#### Contrato com o Motorista (Cliente SaaS)

O documento principal deve ser um **"Contrato de Licenciamento de Uso de Software (SaaS)"** ou "Contrato de Assinatura de Software", e não um "Termo de Parceria" ou "Contrato de Credenciamento".

#### Cláusula de Objeto (A Definição):

Texto Sugerido: "O objeto deste contrato é o licenciamento de uso, pela CONTRATADA (MOBI), de um software de gestão e compliance (SaaS) ao CONTRATANTE (Motorista), que o utilizará para administrar sua própria carteira de clientes e emitir Ordens de Serviço (OS) digitais."

#### Cláusula de Não-Intermediação (O que a MOBI NÃO é):

Texto Sugerido: "A MOBI **NÃO** é uma Operadora de Tecnologia de Transporte (OTTC), empresa de agenciamento, marketplace ou intermediária de serviços de transporte. A MOBI **NÃO** conecta o Motorista a novos passageiros, **NÃO** fixa preços, **NÃO** gerencia as viagens e **NÃO** cobra comissão sobre o valor das corridas."

**Cláusula de Responsabilidade do Motorista (Autonomia):**

Texto Sugerido: "O Motorista é o único e exclusivo prestador do serviço de transporte, atuando de forma autônoma. Compete integralmente ao Motorista a definição de seus preços, a gestão de seus clientes, o recebimento dos valores das corridas e o cumprimento das obrigações legais e fiscais de sua atividade."

**Termos de Uso do Passageiro (Usuário do Software)**

Este documento deve ser um "acordo *pass-through*", deixando claro que a relação principal do passageiro é com o motorista.

**Cláusula de Objeto (A Definição para o Passageiro):**

Texto Sugerido: "Estes Termos regulam o seu uso da plataforma MOBI, uma ferramenta de software que o seu motorista de confiança, [Nome do Motorista], utiliza para gerenciar agendamentos e emitir Ordens de Serviço (OS) para sua segurança."

**Cláusula de Isenção de Responsabilidade (Não-Transportadora):**

Texto Sugerido: "O contrato de transporte é celebrado exclusivamente entre o Passageiro e o Motorista. A MOBI é uma provedora de tecnologia e NÃO presta serviços de transporte, não garante a execução da viagem, nem se responsabiliza pela qualidade do serviço ou pela conduta do motorista."

**Cláusula sobre Pagamento:**

Texto Sugerido: "O pagamento pela corrida é transacionado diretamente entre você e o seu Motorista, por meios externos à plataforma (ex: PIX, dinheiro), conforme acordado entre vocês."

### Na Comunicação Pública (Site e FAQs)

O site deve refletir a linguagem dos termos jurídicos. A comunicação de marketing deve ser cuidadosamente redigida para evitar a linguagem de "marketplace" que os reguladores procuram.

#### Página "Para Motoristas" (Página de Venda)

**Evitar:** "Ganhe mais dirigindo conosco", "Encontre passageiros", "Seja um motorista parceiro".

**Usar:** "Profissionalize sua carteira de clientes", "Assuma o controle do seu negócio", "Software de gestão e compliance para motoristas independentes".

**Destacar:** "Sem comissões por viagem". "Você define seu preço". "Gere Ordens de Serviço (OS) válidas e opere dentro da lei".

#### Página "Para Passageiros" (Página Educacional)

**Evitar:** "Peça sua corrida", "Seu motorista em minutos".

**Usar:** "Conecte-se diretamente ao seu motorista de confiança".

**Destacar:** "A MOBI é a plataforma de tecnologia que o seu motorista utiliza para agendar suas viagens e garantir sua segurança com uma Ordem de Serviço (OS) digital."

#### Página "Sobre Nós" ou "FAQ" (Seção crucial para Reguladores)

Esta seção deve abordar diretamente o risco de enquadramento errôneo.

**Sugestão de Pergunta no FAQ:** *A MOBI é um aplicativo de transporte como Uber ou 99?*

Sugestão de Resposta: "Não. A MOBI é uma empresa de tecnologia que oferece um Software como Serviço (SaaS) para motoristas executivos independentes. Nosso cliente é o motorista, que paga uma assinatura. Nós não operamos um marketplace, não conectamos motoristas a passageiros desconhecidos (nosso sistema é fechado, por convite), não fixamos preços e não cobramos comissão por viagem. Somos uma ferramenta de infraestrutura para que o motorista profissionalize a gestão de *seus próprios clientes* e cumpra a lei emitindo a Ordem de Serviço (OS)."

## Referências Jurídicas e Legislativas

### Legislação Federal

**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

**Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm)

**Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)

**Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018 (Altera a Lei nº 12.587/2012)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm)

**Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm)

**Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm)

**Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor - CDC)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm)

**Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001 (Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/mpv/antigas\\_2001/2200-2.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/mpv/antigas_2001/2200-2.htm)

**Lei nº 14.063, de 23 de setembro de 2020 (Dispõe sobre o uso de assinaturas eletrônicas)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/l14063.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l14063.htm)

**Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013 (Dispõe sobre arranjos e instituições de pagamento)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/l12865.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12865.htm)

**Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas)**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm)

**Decreto Federal nº 2.521/1998**

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2521.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2521.htm)

**Legislação Municipal e Distrital****Belo Horizonte (MG)****Lei nº 10.900, de 08 de janeiro de 2016**

<https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/lei-ordinaria/2016/1090/10900/lei-ordinaria-n-10900-2016-dispoe-sobre-o-credenciamento-de-pessoas-juridicas-que-operam-e-ou-administram-aplicativos-destinados-a-captacao-disponibilizacao-e-intermediacao-de-servicos-de-transporte-individual-remunerado-de-passageiros-no-municipio-de-belo-horizonte-sobre-dispositivos-de-seguranca-e-controle-da-atividade-sobre-penalidades-e-da-outras-providencias>

**Distrito Federal (Brasília)****Lei Distrital nº 5.691, de 02 de agosto de 2016**

<https://dflegis.df.gov.br/ato.php?p=lei-5691-de-02-de-agosto-de-2016>

**Fortaleza (CE)****Lei nº 10.751, de 08 de junho de 2018**

<https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/norma/5226?display>

**Decreto nº 14.285, de 05 de setembro de 2018 (Regulamenta a Lei nº 10.751/2018)**

<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=367391>

**Recife (PE)****Lei nº 18.528, de 21 de novembro de 2018**

<https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/lei-ordinaria/2018/1853/18528/lei-ordinaria-n-18528-2018-dispoe-sobre-a-utilizacao-intensiva-do-sistema-viario-para-o-transporte-remunerado-individual-privado-de-passageiros-intermediados-por-plataformas-digitais-no-municipio-do-recife>

**Decreto nº 32.381, de 2019 (Regulamenta a Lei nº 18.528/2018)**

<https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/decreto/2019/3238/32381/decreto-n-32381-2019-regulamenta-a-lei-municipal-n%C2%BA-18528-de-21-de-novembro-de-2018-que-dispoe-sobre-a-utilizacao-intensiva-do-sistema-viario-para-o-transporte-remunerado-privado-individual-de-passageiros-intermediado-por-plataformas-digitais>

**Rio de Janeiro (RJ)****Projeto de Lei nº 671/2021**

<https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro2124.nsf/8446f2be3d9bb8730325863200569352/95e1badf9cfdfb6f0325875100684261?OpenDocument>

**Projeto de Lei nº 672/2021**

<https://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro2124.nsf/542165193522fc950325863200569254/826f37958a8197260325875100696ad0?OpenDocument>

**Salvador (BA)****Lei nº 9.488, de 03 de outubro de 2019**

<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2019/949/9488/lei-ordinaria-n-9488-2019-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-individual-privado-de-passageiros-stip-nao-aberto-ao-publico-e-remunerado-para-a-realizacao-de-viagens-individualizadas-ou-compartilhadas-solicitadas-exclusivamente-por-usuarios-previamente-cadastrados-em-aplicativos-ou-outras-plataformas-de-comunicacao-em-rede-no-municipio-de-salvador-e-da-outras-providencias>

**Decreto nº 32.318, de 31 de março de 2020 (Regulamenta a Lei nº 9.488/2019)**

<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/2020/3231/32318/decreto-n-32318-2020-regulamenta-a-lei-n%C2%BA-9488-de-03-de-outubro-de-2019-na-forma-que-indica>

**São Paulo (SP)****Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016**

<https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016>

**Decreto nº 58.595, de 04 de janeiro de 2019 (Altera o Decreto nº 56.981/2016)**

<https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58595-de-4-de-janeiro-de-2019>

**Porto Alegre (RS)****Lei nº 12.162/2016**

<https://legislacao.portoalegre.rs.gov.br/media/sapl/public/normajuridica/sirel/Lei%2012162%202016.pdf>

**Jurisprudências**

**STF - ADPF 449/DF:** (Supremo Tribunal Federal).

**TJMG - IRDR 0169124-85.2016.8.13.0000.**

**TJSP - AI 2154367-60.2014.8.26.0000.**