

NOTA DE TEMA

Transporte por Aplicativo: Teto máximo de taxa de serviço por viagem

FEVEREIRO / 2026

Sobre o Conselho Digital

O Conselho Digital é uma entidade brasileira, sem fins lucrativos ou afiliações políticas, que coordena, estuda e representa o ecossistema dos aplicativos de internet e toda a diversidade dos seus modelos de negócios.

Nossa organização acredita que a tecnologia, quando bem construída e utilizada, é uma porta para o futuro. Ela nos mantém conectados, potencializa habilidades, desenvolve novas oportunidades e pode mudar a vida das pessoas para melhor.

Partindo dessa premissa, atuamos através de estudos, eventos e atividades de advocacy em favor de políticas públicas e setoriais que fortaleçam uma internet livre, segura e responsável no Brasil e no mundo.

Defendemos políticas que respeitem a neutralidade tecnológica, a inovação e a diversidade de modelos de negócios; e que tenham como consequência:

- Usuários conscientes e com poder de escolha;
- Uma sociedade plural e próspera;
- Ambientes de negócio juridicamente seguros;
- Mercados abertos e dinâmicos; e
- Empresas responsáveis e competitivas.

Por fim, assumimos o compromisso de construir um ambiente harmonioso e produtivo entre nossos associados, assim como uma relação transparente e colaborativa com a sociedade e governo.



Diretor-Executivo

www.conselhodigital.org.br

Takeaways – Posição do Conselho Digital

- **A taxa de serviço é a diferença entre o valor pago pelo usuário e o repasse ao motorista, excluídos tributos e taxas de terceiros.** Ela varia conforme tempo, distância e demanda, permitindo ajustar incentivos viagem a viagem e financiar tecnologia, seguros e suporte da plataforma.
- **Essa variação viabiliza o subsídio cruzado.** Cobranças um pouco maiores em determinadas viagens permitem sustentar viagens em áreas periféricas, horários de baixa demanda ou trajetos menos atrativos.
- **A fixação de taxa máxima constitui intervenção direta na formação de preços em mercado competitivo.** Seattle é o exemplo de experiência internacional que impôs um teto para a taxa de serviço, resultando nas tarifas mais caras dos EUA, redução de demanda e diminuição da renda dos trabalhadores.
- **O maior risco está na limitação por viagem.** Ao impedir variações individuais, elimina-se a compensação interna entre corridas e inviabiliza-se o subsídio cruzado.
- **Sem essa flexibilidade, as viagens menos atrativas são as mais afetadas,** reduzindo a cobertura territorial e ampliando desigualdades no acesso ao serviço.
- **Caso se entenda por criar um teto regulatório máximo à taxa de serviço, a aferição em base periódica mensal — e não por viagem — mitiga distorções,** preservando previsibilidade normativa com menor impacto sobre o equilíbrio econômico do sistema.

O que o Conselho Digital pensa sobre o teto máximo de taxa de serviço por viagem?

- **Escala econômica e responsabilidade sistêmica:** O mercado de mobilidade por aplicativos no Brasil envolve mais de 1,2 milhão de motoristas e dezenas de milhões de usuários, com centenas de milhões de viagens realizadas anualmente. A operação mantém mais de 1.500 empregos diretos no país vinculados às equipes técnicas, administrativas e operacionais responsáveis pelo funcionamento das plataformas, além de oferecer apólices de seguro de até R\$ 100 mil por viagem para usuários e motoristas. A taxa média de intermediação situa-se entre 14% e 15%, patamar inferior à média global do setor. Trata-se de atividade de grande escala, com impacto direto sobre renda, mobilidade urbana e segurança.
- **Unidade de aferição e sustentabilidade do modelo:** O ponto central da discussão não reside no percentual máximo em si, mas na limitação aplicada a cada viagem individualmente considerada. A taxa de intermediação funciona como variável de coordenação econômica que precisa oscilar entre diferentes corridas para manter o equilíbrio do sistema. Quando a limitação é rígida por viagem, elimina-se a possibilidade de compensação interna entre trajetos com perfis econômicos distintos. Caso a aferição ocorra em base agregada — por exemplo, mensal — preserva-se a flexibilidade necessária sem afastar o parâmetro regulatório pretendido.
- **Subsídio cruzado e impacto sobre viagens menos atrativas:** A possibilidade de cobrar parcela um pouco superior em determinadas viagens é o que permite subsidiar corridas em regiões periféricas, horários de baixa demanda ou trajetos que exigem maior deslocamento até o ponto de embarque. São justamente essas

viagens menos atrativas que dependem do subsídio cruzado para continuarem economicamente viáveis. Se a limitação for imposta de forma rígida por corrida, o incentivo adicional deixa de existir, tornando essas viagens menos interessantes para os motoristas e reduzindo a cobertura territorial do serviço. A consequência prática tende a ser menor disponibilidade em áreas mais afastadas e maior desigualdade no acesso.

- **Função estabilizadora da taxa variável:** A taxa flutuante atua como mecanismo de amortecimento das oscilações de mercado. Assim como um amortecedor absorve impactos antes que atinjam integralmente o veículo, a modulação da taxa permite acomodar pressões momentâneas sem que toda variação seja transferida ao preço final ou ao repasse ao motorista. Sem essa flexibilidade, o sistema tende a apresentar maior volatilidade tarifária e maior disparidade entre regiões e momentos distintos.
- **Elasticidade da demanda e efeitos não intencionais:** A demanda por viagens é sensível ao preço. Experiências internacionais demonstram que intervenções rígidas na formação econômica do serviço podem elevar custos ao consumidor, reduzir o volume de pedidos e, paradoxalmente, diminuir os ganhos médios dos prestadores de serviço. Em alguns casos, registraram-se quedas significativas no número de corridas, redução de renda e aumento do tempo ocioso dos trabalhadores. O risco regulatório reside menos no percentual nominal e mais na rigidez estrutural imposta ao modelo.
- **Livre iniciativa e eficiência concorrencial:** A fixação de limite uniforme por viagem representa intervenção direta na estrutura de formação de preços em mercado competitivo e dinâmico. A liberdade de calibragem é elemento essencial para eficiência alocativa, inovação e concorrência entre plataformas. A adoção de parâmetro aferido em base periódica preserva o objetivo regulatório sem comprometer a lógica operacional do modelo. Ao permitir compensação interna ao longo do tempo, evita-se o engessamento que poderia gerar distorções econômicas e insegurança jurídica.

- **Conclusão técnica:** A taxa de intermediação é variável estratégica de coordenação e estabilização do sistema de mobilidade urbana privada. O problema regulatório não reside no valor isolado do percentual, mas na limitação rígida aplicada a cada viagem. A aferição em base agregada — como período mensal — mantém a previsibilidade regulatória e, ao mesmo tempo, preserva a flexibilidade necessária para subsidiar trajetos menos atrativos, estabilizar preços e evitar efeitos adversos não intencionais. O desenho normativo deve considerar a dinâmica econômica do modelo para evitar que a medida produza impactos contrários ao objetivo pretendido.