



# CEST

Centro de Estudos Sociedade e Tecnologia



Universidade de São Paulo

Boletim - Volume 1, Número 1, Outubro/2015

## Uber X Táxi - A nova velha economia

**Vera Kerr**

A palavra uber tem origem alemã, cuja grafia correta é *iiber*. Na linguagem popular uber significa super, mega, ultra, melhor. A expressão é utilizada para indicar que algo é o máximo do máximo.

Além da gíria cada vez mais usual, a expressão uber, há alguns anos, ganhou um significado peculiar no mercado de transportes. Trata-se de nome atribuído ao sistema cibernético interligado de veículos automotores, que nada mais é que um aplicativo que disponibiliza ao consumidor um sistema de transporte de passageiros em carros particulares. Estima-se que o Uber opera em 295 cidades de 55 países.

De acordo com o porta-voz da empresa no Brasil, o Uber não é táxi e sim, mais uma opção de transporte para localidades onde a procura é muito

grande, formando um conjunto de alternativas que inclui táxi, carro particular, bicicleta, moto, ônibus, trem e metrô. Sustenta ainda que a empresa se define como sendo de tecnologia que inovou ao criar uma plataforma para conectar motoristas parceiros particulares a usuários que buscam viagens seguras e eficientes. Afirma que as inovações tecnológicas trouxeram inúmeras oportunidades para as pessoas e cidades e o cidadão deve ter assegurado o seu direito fundamental de escolha para se movimentar.

Sustenta ainda que o Uber não representa um serviço ilegal uma vez que introduz um modelo disruptivo e inovador para o mercado e, por esse motivo, não existe ainda regulamentação específica. E que a companhia deve ser associada ao conceito chamado de “economia colaborativa”. A diferença básica entre esses dois sistemas de transporte é que para ser um motorista Uber, é necessário apenas cadastrar-se seguindo uma lista de exigências de segurança fixadas pela própria empresa que opera o

sistema internacional, prescindindo das caras licenças exigidas dos taxistas. Ademais, os motoristas Uber não cobram pessoalmente pela viagem, mas recebem uma remuneração diretamente da empresa. Por isso, o modelo também é conhecido por carona remunerada.

A ideia inicial da empresa detentora do aplicativo, fundada em 2009 por Garret Camp e Travis Kalanick, era ser um serviço nos moldes de um táxi de luxo na cidade de São Francisco, nos Estados

Unidos. O aplicativo foi lançado em 2010 para Android e para iPhone, sendo um dos primeiros a utilizar o conceito de *E-hailing*, isto é, ato de solicitar transporte privado por meio de um aparelho de comunicação móvel – celular, smartphone ou,

em inglês, mobile.

O sistema oferece as seguintes vantagens:

- **Facilidade no pagamento** - o aplicativo armazena dados do cartão de crédito do usuário, não necessitando de leitoras sem fio no carro;
- **Agilidade no atendimento** - o aplicativo possui informações obtidas por meio de GPS ou telefonia celular, permitindo, em tempo real, localizar o carro mais próximo do cliente, reduzindo o tempo de espera;
- **Custos** - redução considerável nos preços praticados por viagem em função do baixo custo operacional do sistema.

*De acordo com o porta-voz da empresa no Brasil, o Uber não é táxi e sim, mais uma opção de transporte.*

Desde 2010, a referida empresa vem recebendo significativos investimentos, atingindo, recentemente, o valor de mercado de US\$ 51 bilhões. Analistas afirmam que o valor alcançado é o maior na história já atingido por uma start-up.

Seu crescimento vertiginoso tem despertado órgãos reguladores e gerado atos belicosos por parte de taxistas ao redor do globo. A bilionária empresa é acusada de crime de concorrência desleal e prática de transporte clandestino.

***Analistas afirmam que o valor alcançado é o maior na história já atingido por uma start-up.***

A razão desse clima de animosidade que se espalha pelas grandes cidades onde o Uber opera é devido ao fato de que, praticamente em todo o mundo, o sistema tradicional de transporte de passageiros operado por táxi está sujeito à rigorosa regulamentação governamental, por meio da concessão de licença. Argumenta-se, portanto, que o Uber age na ilegalidade ao operar serviço de transporte sem a devida licença exigida pelo poder público.

Tal fato não ocorre de maneira isolada no Brasil, visto que há acusações dessa natureza na própria cidade de São Francisco, pioneira nessa prática, na Califórnia, em Nova Iorque, no estado da Virgínia bem como na Austrália, Canadá e em vários países da Europa tais como Alemanha, França, Itália, Portugal, entre outros, resultando na imposição de pesadas multas. Constatou-se que na medida em que a rede do Uber cresce, os problemas com o poder público expandem-se em proporção equivalente.

Por outro lado, é importante ponderar que a outorga de licença onera a operação do sistema principalmente porque seu número sempre é inferior à demanda, criando um mercado paralelo de aluguel de licenças, totalmente ilegal,

***A bilionária empresa é acusada de crime de concorrência desleal e prática de transporte clandestino.***

movimentando altas cifras de valores. Constatou-se, portanto, que o sistema tradicional de transporte operado por táxi, embora regulamentado pelo poder público e sujeito à legislação própria, na prática, não é tão regular como aparenta ou deveria ser.

Embora esteja operando no Brasil há pouco tempo, o referido aplicativo tem suscitado enorme indignação entre os taxistas a

ponto de já haver várias ações judiciais propostas. Nesse sentido, o Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi no Estado de São Paulo propôs Ação Cautelar Inominada com o fim de obstar o imediato funcionamento do provedor de serviços da empresa UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA e o bloqueio ao acesso dos seus servidores para que o aplicativo UBER fique inacessível ao público, no território brasileiro, sob os seguintes argumentos:

1. A requerida (UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA) promove a prestação de serviço privativo de profissional taxista, não estando os veículos respectivos autorizados a atuar, não seguindo as normas de identificação e vistoria, bem como não se sujeitando ao controle administrativo inclusive em relação aos preços praticados;

2. No Brasil, é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer (art. 5º, XIII, CF);

3. No território nacional assegura-se a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei (art. 170, parágrafo único, CF);

Em sua decisão, assevera o magistrado que:

1. O art. 2º da Lei nº 12.468/2011 estipula que "é atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros";

2. Conforme o art. 4º, VIII, da Lei nº

12.587/2012, considera-se "transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas";

3. O próprio Código de Trânsito Brasileiro estabelece, em seu art. 135, que "os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente";

4. Na esfera municipal, especificamente na cidade de São Paulo, tem-se, nos termos do art. 1º da Lei nº 7.329/69, que o serviço de transporte individual de passageiros constitui serviço de interesse público que somente pode ser prestado mediante prévia autorização da Prefeitura;

5. A Lei Municipal de São Paulo nº 15.676/12 estipula ser "vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim".

Argumenta ainda o magistrado que a empresa requerida está prestando um serviço clandestino, pois o art. 1º da Resolução nº 4287-14 da Agência

Nacional de Transporte Terrestres – ANTT entende por "serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente".

Entende que se fossem abstraídos os fatores secundários decorrentes da natureza virtual de parte do serviço oferecido pela requerida, persistiria, essencialmente, como serviço idêntico ao ofertado pelos táxis.

***Há um descompasso entre a velocidade de regulamentação da tecnologia e seu ciclo de vida.***

***Ressaltou o magistrado que a decisão não estaria condenando o modelo de negócio promovido pela requerida. Apenas observou que, no juízo liminar, tal modelo aparenta carecer de regulação, a qual é condição prévia a seu exercício.***

Pondera ainda que não seria natural simplesmente passar-se a exercer de modo clandestino uma atividade regulada. Assim, e enquanto não alterada a legislação vigente, sendo ou não um serviço bastante consentâneo à sociedade atual, o fato é que a atividade da requerida permanece vedada.

Dessa forma, acatando as razões acima apontadas, concluiu o juiz da 12ª Vara Cível do Fórum Central da Capital, estarem presentes a fumaça do bom direito bem como perigo da demora uma vez que milhares de taxistas estariam sendo prejudicados com a vertiginosa expansão dos serviços da requerida, estando presentes os requisitos para a concessão da medida cautelar pleiteada.

Ressaltou ainda o magistrado que a referida decisão não estaria condenando o modelo de negócio promovido pela requerida. Apenas observou que, no juízo liminar, tal modelo aparenta carecer de regulação, a qual é condição prévia a seu exercício.

Afirmou ainda que "o mero fato de, hodiernamente, vivermos em um mundo de novidades mil em todos os segmentos e a todo instante (muitas propagandeando "revoluções sociais" ao clique de um botão e ao passar de um cartão de

crédito) não parece, de outro lado, já ter tornado legítimo um oficial desmantelamento das instituições democráticas tal qual temos conhecido. Se é certo que é necessário, nos tempos atuais, debatermos com profundidade os rumos de nossa organização política, não menos correto é que vivemos sob a Égide

de um Estado Democrático de Direito e que a observância da Constituição é cogente, assim também das leis que estejam afinadas a essa mesma Constituição”.

Dessa forma, a liminar foi deferida para determinar que a requerida cessasse a disponibilidade e o funcionamento do aplicativo em questão (nacionalmente), bem como suspendesse suas atividades na cidade de São Paulo, SP (conforme especificação do pedido inicial), sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) – limitada, por ora, a R\$ 5 milhões, a correr a partir do terceiro dia da efetivação da intimação da requerida.

Posteriormente, foi indeferida a petição inicial referente à ação principal com fundamento no artigo 295, incisos II, III e V do Código de Processo Civil, por entender o magistrado haver ilegitimidade de parte, falta de interesse processual e pelo tipo de procedimento, escolhido pelo autor, não corresponder à natureza da causa. Dessa forma, o processo foi extinto por irregularidade processual, não sendo, portanto, examinado o mérito. Como consequência, a liminar anteriormente concedida foi imediatamente revogada.

Embora o mérito da ação acima descrita não ter sido examinado, várias outras ações com igual ou semelhante objeto têm sido propostas nas localidades brasileiras onde o Uber opera. Contudo, ainda não há uma decisão de mérito definitiva ou mesmo um posicionamento jurisprudencial a respeito da questão.

O caso Uber não se trata de episódio isolado fruto da revolução digital. Outras situações semelhantes e igualmente desafiadoras, a espera de respostas, têm aflorado no seio da sociedade da informação, tais como serviços de áudio e vídeo pela internet x operadoras de TV; aplicativos de comunicação x empresas de telefonia, entre outros.

A questão que se coloca é: será que o Brasil possui um ambiente de negócios que favorece a inovação tecnológica?

Constata-se a existência de uma guerra explícita entre a velha e a nova economia. Há uma série de serviços que até então ocupavam posição consolidada e dominante no mercado e que estão sendo desbancados por concorrentes digitais mais eficientes, mais baratos e que operam de forma sedutoramente desburocratizada e flexível. Seu único pecado é serem reféns de um sistema paralisante e burocratizado, incapaz de acompanhar a velocidade da tecnologia, gerando uma batalha regulatória sem fim!

A resposta a esta polêmica não será encontrada a partir de discussões maniqueístas que muitos insistem em estabelecer. Vivemos um momento de transição profundo, fruto de uma

revolução sem precedentes na história e precisamos ter coragem para abrir mão de modelos que não respondem mais aos anseios sociais dos novos tempos.

Em função do descompasso existente entre a velocidade de regulamentação da tecnologia e seu ciclo de vida, até que se resolva a polêmica entre o Uber e os taxistas é bem provável que os veículos autônomos, que prescindem de motoristas, já estejam em operação, tornando sem sentido não somente a discussão como a própria regulamentação do Uber.



**Vera Kerr** é advogada, doutoranda pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e pesquisadora do CEST-USP.

Jornalista Responsável: Edson Perin  
Coordenador: Prof. Dr. Edison Spina

Este artigo resulta do trabalho de apuração e análise da autora, não refletindo obrigatoriamente a opinião do CEST.