

Europa passa a considerar Uber um serviço de transporte

O aplicativo de transportes particulares Uber passou a ser considerado serviço de transporte na Europa. A [decisão](#) é da Suprema Corte da União Europeia. Para o tribunal, por conectar motoristas e passageiros, a companhia presta uma atividade que deve ser regulada.

Reprodução



Por conectar motoristas e passageiros, intermediar pagamentos e fazer o controle de qualidade dos motoristas, a Uber foi considerada um aplicativo de transporte.

Reprodução

“Tal serviço deve ser excluído do âmbito de aplicação da livre prestação de serviços em geral, bem como da Diretiva relativa aos serviços no mercado interno e da Diretiva sobre o comércio eletrônico”, disse a corte.

O Tribunal europeu explicou que o fato de a Uber intermediar a relação entre motoristas e passageiros, incluindo pagamentos pelas corridas e o controle de qualidade dos condutores, faz com que a empresa, crie, ao mesmo tempo, uma oferta de serviços de transporte e organize o fluxo das pessoas que pretendem usar esse tipo de atividade, tornando-a essencial às duas partes do negócio.

“O Tribunal de Justiça entende que este serviço de intermediação deve ser considerado parte integrante de um serviço global cujo elemento principal é um serviço de transporte e, portanto, que não corresponde à qualificação de serviço da sociedade da informação, mas, sim, de serviço no domínio dos transportes.”

Por conta disso, continuou o Tribunal, as regras aplicadas ao comércio eletrônico na Europa não servem à Uber, assim como as normas que regem os serviços prestados no mercado interno. “Pela mesma razão, o serviço em questão não está abrangido pela livre prestação de serviços em geral, mas sim pela política comum dos transportes”, complementou.

Briga pelo mundo

No Brasil, a Uber enfrenta discussões sobre a natureza de sua relação com os motoristas que usam o aplicativo. Já há decisões para os dois lados. Algumas reconhecendo o vínculo trabalhista e outras

definindo que a falta de subordinação dos condutores frente à empresa impedem a existência de vínculo empregatício.

Já na Europa, antes da definição do aplicativo como serviço de transporte, a Uber foi proibida de atuar em Londres pela Transport for London (TfL). A agência reguladora do setor na capital inglesa informou em setembro deste ano que não renovaria a licença concedida ao aplicativo em 2012 por inaptidão para o transporte privado de passageiros e por sua conduta irresponsável em relação a inúmeros problemas ligados à segurança daqueles que transporta.

Entre as situações que levaram ao cancelamento do registro estão a atuação da empresa ao denunciar crimes, as explicações sobre como os certificados médicos de seus motoristas são obtidos e as justificativas em relação ao uso do Greyball — software para impedir que órgãos reguladores tenham total acesso ao aplicativo.

Além disso, o modelo de negócios da empresa foi alvo de ação na Justiça do Reino Unido em 2015. O questionamento envolvia o modelo de cobrança das corridas, que é feito a partir da distância a ser percorrida e do tempo gasto no trajeto. Movida pela própria TfL, a ação questionava o fato dos valores serem calculados a partir do GPS do celular do motorista, pois uma lei britânica permite o uso de taxímetro apenas por taxistas registrados.

Apesar desse argumento, a Corte Superior de Justiça considerou que os motoristas de Uber podem usar o GPS do celular para calcular o valor da corrida. O tribunal entendeu que taxímetro foi construído especificamente para calcular o preço de corridas e o celular, embora possa servir para isso, não pode ser equiparado considerado ao aparelho.

Ainda em 2015, a Uber fez campanha junto aos seus clientes para influenciar uma pesquisa feita pela TfL. O órgão questionou a população sobre a necessidade de exigir mais contrapartidas dos motoristas da Uber para equilibrar as obrigações da atividade com as exigências feitas aos taxistas que operam em Londres.

Quem quer ter um táxi em Londres passa por uma prova prática duríssima para mostrar que conhece todas as ruas da cidade e o melhor caminho para chegar a elas. Tudo sem GPS. Em relação aos motoristas da Uber, eles teriam de fazer teste de inglês para comprovar que sabem o idioma e uma avaliação geográfica da cidade, a mesma exigida aos condutores de táxi.

A TfL também chegou a cogitar a imposição de um tempo mínimo entre a pessoa pedir um Uber e ele chegar para buscá-la. Esse intervalo seria de cinco minutos, ou seja, mesmo que o serviço possa ser oferecido antes, por regulamentação, o motorista do Uber teria de aguardar esse período.

À época, a Uber argumentou que o equilíbrio entre as duas categorias ocorreria a partir da revisão das regras impostas aos taxistas e não dificultando a prestação do serviço oferecido pelo aplicativo. Mas a empresa perdeu essa queda de braço e a TfL determinou que os motoristas que atuam por meio da plataforma no Reino Unido e não sejam britânicos façam um teste de inglês.

A norma também alcança os motoristas que quiserem renovar sua licença também terão de fazer o

exame, que vai checar conhecimento da língua falada e escrita. Quem tira carteira de motorista no Reino Unido é obrigado a se comunicar minimamente por escrito em inglês para passar no teste teórico. Mas, até abril de 2014, o governo permitia que estrangeiros fossem auxiliados por tradutores ou mesmo que fizessem o teste na sua própria língua.

Em 2016, a Uber foi processada nos EUA acusada de manipular o preço das corridas. A ação, que começou individual, foi transformada em coletiva pelo juiz federal em Manhattan Jed Rakoff, que rejeitou o pedido do cofundador da Uber Technologies, Travis Kalanick, para extinguir um processo movido por um passageiro de Connecticut.

No pedido de extinção da ação, o cofundador da Uber alegou que seria fisicamente impossível conspirar com centenas de milhares de motoristas pelo país para aumentar ou diminuir os preços pagos pelos passageiros. Mas Rakoff discordou afirmando que aí é que está o “genius” da Uber Technologies.

Um algoritmo de fixação de preços, incluído no aplicativo da Uber, permite à empresa orquestrar altas substanciais das tarifas, com base em certas variáveis, como aumento repentino da demanda, condições do tempo, tráfego pesado e certos feriados. Essa tecnologia, continuou o juiz, faz essa “mágica” de coordenar aumentos ou reduções das tarifas entre milhares de motoristas, conforme as circunstâncias do mercado.

E também pode organizar uma redução de preços temporária para tirar concorrentes do mercado. Esse seria o caso da empresa Sidecar que, em certos momentos, não consegue concorrer com a Uber. O advogado dos demandantes, Andrew Schmidt, disse que o juiz entendeu que a Uber, que diz promover concorrência (com os táxis) deveria fazer isso entre seus motoristas.

“A Uber se declara uma empresa de tecnologia, não de transporte, para escapar de certas responsabilidades. Mas a decisão do tribunal federal confirma que aplicativos não estão isentos do cumprimento da legislação antitruste”, afirmou a empresa à época.

Clique [aqui](#) para ler a decisão

Date Created

20/12/2017