



REQUERIMENTO Nº _____, DE 2015
(Do Sr. Alfredo Kaefer)

Solicita sejam convidados o Sr. Guilherme Telles Diretor e Representante do Aplicativo UBER no Brasil, Ministério Público Federal e o Sr. Edmilson Americano Presidente da Abracom, Sr. Antônio Raimundo Matias do Santos, Presidente do Sindicato dos Taxistas do Estado de São Paulo- Sr. Rafael Zanatta – Jurista e pesquisador do InternetLab e o Sr. Jorge Luiz Macedo Bastos Diretor da Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, para participar de Audiência Pública destinada a discutir questões relacionadas sobre a legalidade do aplicativo norte-americano de transporte Uber e sua regulamentação.

Senhor Presidente,

Requeremos a Vossa Excelência, com base no art. 255, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a realização de Audiência Pública destinada a discutir questões relacionadas com a legalidade do uso do aplicativo norte americano de transporte UBER, e sua regulamentação e que sejam convidados o Sr. Guilherme Telles Diretor e Representante do Aplicativo UBER no Brasil, Ministério Público Federal e o Sr. Edmilson Americano Presidente da Abracom - Sr. Rafael Zanatta – Jurista e pesquisador do InternetLab, Sr. Antônio Raimundo Matias do Santos, Presidente do Sindicato dos Taxistas do Estado de São Paulo e o Sr. Jorge Luiz Macedo Bastos Diretor da Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

JUSTIFICATIVA

A presente proposição objetiva a discutir questões relacionadas a legalidade e regulamentação do aplicativo no tange aos serviços da área de transporte remunerado de passageiros em veículos particulares de até sete lugares, contratados a partir do uso de aplicativos, veículos estes que não estejam cadastrados ou regularizados de acordo com os órgãos e departamentos competentes que regularizam a prestação de serviço de taxi no Brasil, de natureza pública e privada, que muitas vezes não possuem nenhum embasamento legal consonante, denominado UBER (App para uso em Smartphones).

A solicitação de audiência publica do que trata o presente requerimento vem de encontro a proteção da atividade que é privativa dos profissionais taxistas, portadores de certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, conforme **Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011** que regulamenta a profissão.



O Estado de São Paulo, assim como em muitos outros Estados, foi invadido pela utilização de carros particulares no transporte remunerado de passageiros através de contratações intermediadas por aplicativos de celulares. Ocorre que na maioria dos casos estes carros particulares não são conduzidos por profissionais ou têm licença registrada nos órgãos e departamentos competentes para exercer tal ofício.

Não seguem nenhuma regulamentação das Leis sobre taxi e ainda praticam atividade econômica.

Ademais, é necessário mencionar a **Lei Federal, 12.587/2012**, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; que determina no artigo 12 do Capítulo II, que “os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene, qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas”.

Dessa forma, verifica-se praticamente um transporte de passageiros clandestino, uma vez que há remuneração pela suposta carona, e não existe nenhum registro de licença daquele veículo para prestação do serviço. Além do mais há um enorme risco a vida e a segurança dos passageiros que optam por esse meio de transporte, uma vez que não se sabe quem é o motorista, não existe identificação de registro junto aos órgãos competentes e muito menos um controle de fiscalização pelas autoridades.

Por consequência da utilização dos veículos particulares mediante remuneração para o transporte de passageiros, as classes registradas para esse tipo de prestação de serviço, através de Lei e Resoluções aprovadas, ficam com enorme prejuízo, visto que são registrados nos órgãos respectivos, recolhem impostos e pagam licenças para exercerem suas profissões. Estamos diante de uma concorrência desleal.

Não se trata de direito de escolha por parte de passageiros, a situação é muito maior, onde a vida e a segurança das pessoas estão em risco, vez que não existe controle nenhum de quem está oferecendo o serviço de “carona paga”, além do fato de desestruturar toda uma classe de trabalhadores que têm suas profissões regularizadas através de Lei própria.

Não queremos em hipótese alguma ser contra os avanços da tecnologia, ao contrário, a princípio queremos os devidos esclarecimentos como fica o transporte de passageiro em veículos particulares mediante remuneração para aqueles que não são licenciados a oferecer tal serviço, na certeza de estarmos garantindo a segurança dos passageiros e lutando por toda classe de trabalhadores que dependem de seu ofício de taxista licenciado e registrado para o sustento de sua família.

Para o deputado, o Uber e outros aplicativos em funcionamento no Brasil promovem o transporte remunerado sem alvará.



"Este profissionais cadastrados no aplicativo não são cadastrados e nem autorizados pelo Estado e nem pelas prefeituras municipais para exercerem a função. Logo, estão trabalhando de forma ilegal e prejudicando a categoria dos taxistas, devidamente autorizadas para atuar com transporte privado e que recolhem os impostos previstos em lei".

É uma concorrência desleal, porque de um lado temos os taxistas, trabalhadores que cumprem todas as determinações da categoria, e do outro, um transporte clandestino", acrescentou o deputado.

Após a empresa, que leva o mesmo do aplicativo, tentar ampliar os negócios para fora dos Estados Unidos, a Alemanha, a Espanha e ao menos outros oito países já proibiram seu uso. Na cidade de São Paulo, a prefeitura apreendeu por volta de 20 veículos e o caso está sendo investigado pela polícia e pelo Ministério Público Federal.

O Deputado Alfredo Kaefer defende que a tecnologia seja utilizada para facilitar o dia a dia da população, no entanto, com prestadores de serviços reconhecidos pelos órgãos públicos. "O aplicativo deve ser um meio para agilizar a localização e a contratação de profissionais credenciados, como os taxistas, e não de motoristas sem alvarás e em veículos não identificados".

Para o deputado, o principal objetivo deste requerimento é garantir a proteção dos passageiros e da atividade que é privativa dos profissionais taxistas, portadores de certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, conforme Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão.

O debate regulatório será um trabalho difícil. Quem tem competência para criar regras sobre o Uber? Os municípios ou a Agência Nacional de Transporte? A ideia de "transporte público individual" abrange os motoristas do Uber ou precisamos de novas categorias jurídicas? Esse é um debate que está posto.

O ideal é envolver as partes interessadas – empresas concorrentes, cidadãos, taxistas – para, ao menos, discutir o problema.

Precisamos ter clareza sobre o que queremos para avançar nos instrumentos regulatórios (licenças, preços mínimos, regras de prestação de serviço).

A guerra dos taxistas contra o aplicativo Uber, que conecta motoristas particulares e passageiros, está longe do fim no Brasil. De acordo com a entidade que representa as associações e cooperativas de motoristas de táxi (Abracom), dirigentes da categoria se reunirão em Brasília nesta terça e quarta-feira para discutir quais serão os próximos passos jurídicos a serem dados e apresentar reivindicações a parlamentares.

"Não descartamos uma paralisação do serviço de táxi em várias capitais do País", avisa o presidente da Abracom, Edmilson Americano.



Presente em mais de 300 cidades de 57 países, a plataforma Uber tem enfrentado polêmicas, batalhas judiciais e resistência de associações de taxistas por onde chega. Foi proibida no Estado de Nevada, nos Estados Unidos, e teve serviços suspensos em cidades da Espanha, da Índia, da Alemanha, do Canadá e de Portugal. Por outro lado, conquista mais usuários a cada dia e já é avaliado em cerca de US\$ 40 bilhões, sem ser dona de nenhum carro nem empregar motorista algum. Para se ter uma ideia, o valor de mercado da empresa de locação de carros Hertz Global é estimado em US\$ 9,5 bilhões, segundo a Consultoria Econômica.

No Brasil o Uber chegou com a Copa e funciona em quatro capitais: Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília e Belo Horizonte. Foi no início deste ano que o aplicativo ganhou maior visibilidade, paradoxalmente, por causa dos protestos dos taxistas.

A empresa não divulga o número de downloads nem o dos chamados “motoristas parceiros”, mas no dia 8 de abril, quando milhares de taxistas foram às ruas de cinco cidades do Brasil pedir a suspensão do aplicativo por “concorrência desleal”, o número de cadastros na plataforma foi cinco vezes maior do que a média em um dia comum.

“Para operar, o taxista precisa de licença, que é um ‘bem’ comercializado por valores altos. Quando chega o aplicativo Uber, cujo serviço independe disso, toda essa cadeia de valor agregado é colocada em risco”, observa a coordenadora do Grupo de Ensino e Pesquisa em Inovação da FGV Direito, Mônica Guise Rosina.

Apesar de a venda de alvarás ser proibida pela Prefeitura de São Paulo, essa licença chega a ser comercializada, segundo taxistas ouvidos pela reportagem, por cerca de R\$ 120 mil.

No dia 28 de Abril, a Justiça de São Paulo concedeu uma liminar atendendo à demanda dos taxistas determinando, portanto, a suspensão do aplicativo no País, por considerar que a plataforma presta um “serviço clandestino”, mas, poucos dias depois a liminar foi revogada.

Na ocasião, a juíza Fernanda Gomes Camacho, da 19ª Vara Civil, entendeu que uma ação desse tipo tem de ser pleiteada pelo Ministério Público e não por um sindicato, por envolver interesses coletivos.

O promotor público e presidente do Instituto Brasileiro de Direito Digital, Frederico Ceroy, acredita que as decisões judiciais foram boas para que a sociedade percebesse a necessidade de debate sobre as possíveis regulamentações do serviço.

“Não dá para pegar o Uber e tentar encaixá-lo em categorias jurídicas que já existem. As réguas que estamos usando para medir esses novos modelos de negócio da economia compartilhada são muito antigas”, diz. “Com a regulamentação desse serviço, todos ganham: consumidor, Estado (por meio de impostos) e motoristas com mais possibilidades de emprego.”



CADA LUGAR UMA LEI

O Uber opera em quase 300 cidades, espalhadas entre 57 países. Como ele é encarado localmente, no entanto, varia. E muito.

Estados Unidos

Em pelo menos 24 jurisdições já há alguma regulação para serviços como a Uber. Na Califórnia, criou-se uma nova categoria jurídica ("companhia de transporte em rede") que exige licença, cobertura de seguro e uma série de critérios para o cadastro de motoristas. Em Detroit, estado de Mi-

chigan, onde vigora uma regulação temporária, estuda-se aumentar o valor das corridas em horários de picos e cobrar taxas anuais.

Índia

Após uma passageira de Nova Délhi alegar ter sido estuprada por um motorista relacionado ao Uber, a empresa criou um botão de pânico no app e tenta voltar a operar na cidade (uma das 11 do país onde atua) com uma licença de empresa de táxi.

Alemanha

Após decisão judicial de março, o serviço está proibido de atuar no país sob pena de multa de até 250 mil euros.

Espanha

A empresa americana foi banida no país em dezembro, mas voltou a operar em fevereiro através de um novo serviço de delivery, chamado Uber Eats. A ideia parece ter dado certo, já que atravessou o oceano e chegou a Chicago e Nova York em abril.

'LEIS SÃO CAMBIANTES DIANTE DE NOVAS FORMAS DE SERVIÇO'

Entrevista: Rafael Zanatta, jurista e pesquisador do InternetLab

Como vê o desdobramento jurídico do caso Uber no Brasil?

Existe uma estratégia de judicializar o conflito com o Uber em escala global e aqui não foi diferente. Acredito que possamos dividir a questão do Uber em três "atos": desconhecimento, judicialização e desafio regulatório. Ou seja, primeiro as pessoas não sabiam do que tratava, depois, os grupos que se sentiram afetados pelo serviço, como as associações de táxi, levaram essa questão para o judiciário. As estratégias jurídicas tem sido semelhantes em várias cidades do mundo. Grupos pedem a suspensão da atividade do Uber por ele não ter autorização ou permissão do poder público concedente. É nesse momento entre judicialização e regulamentação que nós estamos.

Historicamente, há outros exemplos em que inovações na área do transporte geraram tensões com setores tradicionais?

Nossa pesquisa no InternetLab tem mostrado que a regulação do transporte sempre foi conflituosa no Brasil. A imposição de regras para carros de praça e taxistas gerou fortes tensões no início do século XX, como o tabelamento de preços e o uso do taxímetro, por exemplo. Os taxistas mostraram sua capacidade de mobilização logo em 1905, com uma grande greve feita junto a motoristas de bondinhos e ônibus. Nossa pesquisa também tem mostrado o dinamismo do arranjo regulatório ao longo do tempo em São Paulo, revelando uma rica história sobre o que aconteceu antes da Lei 7.329 de 1969 (que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros), ainda em vigor. Enxergar esse dinamismo em perspectiva histórica pode nos ajudar a entender que as leis não são permanentes, mas sim cambiantes diante de novas formas de convivência, comunicação e troca de serviços.

E quais são os desafios dessa regulamentação no caso do Uber aqui no País?

O debate regulatório será um trabalho difícil. Quem tem competência para criar regras sobre o Uber? Os municípios ou a Agência Nacional de Transporte? A ideia de "transporte público individual" abrange os motoristas do Uber ou precisamos de novas categorias jurídicas? Esse é um debate que está posto. O ideal é envolver as partes interessadas – empresas concorrentes, cidadãos, taxistas – para, ao menos, discutir o problema. Precisamos ter clareza sobre o que queremos para avançar nos instrumentos regulatórios (licenças, preços mínimos, regras de prestação de serviço). /L.M.

/COLABOROU MURILO RONCOLATO



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

6

Diante do exposto, preocupado com a segurança da população e também com a classe de trabalhadores que têm por profissão taxista, devidamente regularizados, solicito os nobres pares para aprovação deste requerimento.

Sala das Sessões, em de maio de 2015.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR