

Sentença. Ação Sindicato dos Taxistas Autônomos de Guarulhos em face de Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Ação ajuizada por **SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE GUARULHOS** em face de **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.**, visando à proibição do serviço prestado pelo réu, sob o argumento de que é ilícita a atividade por ele desempenhada por meio de seus motoristas credenciados - Livre iniciativa, livre concorrência e liberdade de profissão (arts. 5, XIII, e 170, e parágrafo único, ambos da Constituição Federal) – As atividades podem ser regulamentadas por lei, mas a lei deve regulamentar a atividade e não subtrair liberdades constitucionais, devendo se dar máxima efetividade à Constituição – Não há lei no Município de Guarulhos que proíba o serviço proposto pelo UBER, sendo este uma nova modalidade de serviço que não encontra exata previsão no ordenamento jurídico e que, por esse motivo, não pode ser proibido, cabendo ao Direito acompanhar e regular o fato social – Sentença de improcedência.

O **SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE GUARULHOS** ajuizou ação em face de **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.**, sustentando a ilicitude da atividade desempenhada pelo réu por meio de seus motoristas credenciados, no contexto do controle da mobilidade urbana e da preservação da segurança dos usuários do transporte individual. Sustenta o autor que se for permitido o desempenho de uma atividade à margem da regulação estatal, em direta concorrência com o serviço de táxi, em pouco tempo essa atividade irá se sobrepor à atividade regulamentada e dominar o mercado, passando o controle da mobilidade urbana do Poder Público a uma empresa privada estrangeira, a qual não tem compromisso em assegurá-la. A segurança dos usuários do serviço ficará à mercê de critérios utilizados por uma empresa privada. Entende o autor que existe concorrência direta entre os taxistas e o UBER, pois desempenham a mesma atividade. O serviço prestado pelo réu é serviço de transporte individual remunerado de passageiro, idêntico ao serviço prestado pelos táxis. O réu não se sujeita a qualquer tipo de controle dos preços praticados. Não há na lei qualquer definição de serviço e transporte privado individual, que o réu quer prestar. O serviço do réu é aberto ao público e em nada se diferencia do serviço prestado pelo táxi. O autor, a partir dos parâmetros impostos pela legislação federal e municipal, conclui que não é permitido a não-taxistas desempenhar a atividade de transporte individual de passageiros, de modo que o serviço do réu já seria proibido no Brasil. Não existe livre concorrência entre taxistas e UBER, havendo prejuízo aos taxistas. O réu incorre em *dumping*, inclusive pela prática do preço dinâmico. Pede o autor a proibição dos serviços prestados pelo réu em Guarulhos.

A tutela antecipada foi indeferida (fls. 562/565).

Contestação do UBER (fls. 630/648): a atividade desempenhada pelos motoristas do réu é expressamente prevista na legislação federal e garantida constitucionalmente; os profissionais atuam no transporte privado individual, modalidade distinta daquela realizada pelos profissionais taxistas, o transporte público individual; as atividades desempenhadas por meio da plataforma UBER representam avanço, não deslealdade; existem benefícios à mobilidade urbana trazidos pelo UBER; o réu garante o direito de escolha,

com transparência sobre o transporte a ser realizado e suas condições, inclusive quanto ao valor a ser cobrado; a via eleita é inadequada; existe conexão; é legal a atividade do réu; a atividade dos motoristas do réu não se confunde com a dos taxistas, sendo modelos distintos que podem conviver harmoniosamente; o transporte por meio de táxis não é o único modelo de transporte individual de passageiros; os taxistas possuem uma série de privilégios aos quais os motoristas do réu não têm acesso; o serviço do réu não é aberto ao público; não existe concorrência desleal; não há prejuízo para os taxistas; não existe prática danosa ao consumidor.

Contestação do Município de Guarulhos (fls. 1250/1254): o pedido viola o livre exercício de poder de polícia, atividade complexa que envolve aspectos discricionários; o réu utiliza veículos não cadastrados como táxis na cidade de Guarulhos, caracterizando o oferecimento de transporte à demanda incerta, não estando abrangido como direito de escolha prévia entre consumidor e prestador de serviço; o município vem exercendo efetiva fiscalização, apreensão de veículos e sanção a todos aqueles que exercem irregularmente o transporte individual e remunerado de passageiros, inclusive no caso do réu; encontrar e abordar veículos e motoristas que captam passageiros por meio do UBER é tarefa difícil.

Réplica a fls. 1467/14/92.

É O RELATÓRIO.

Decido.

Não colhem as preliminares.

A via eleita é adequada. Conforme entendimento de Nelson Nery Jr., o que caracteriza o interesse a ser defendido na ação é o pedido, uma vez que do mesmo fato podem surgir interesses individuais ou coletivos *lato sensu*. Dessa forma, como o autor formulou pedido compatível com o interesse de seus filiados, a ação é adequada.

De outro giro, nesta ação se discute a proibição do UBER no Município de Guarulhos atinente à sua esfera de competência, não havendo, portanto, que se falar em conexão com Ação Civil Pública que discute a questão em relação ao Município de São Paulo.

Conforme ressaltado na decisão de antecipação de tutela, os argumentos trazidos pelos cultos advogados do autor são fortes e possuem fundamento. De fato, não há dúvida de que é “imperiosa a presença do Estado na regulamentação de qualquer serviço de utilidade pública e que o Estado-de-Direito repudia as bases do *laissez faire laissez passer* da filosofia política do superado Estado liberal, para impor o seu poder de regular e fiscalizar todos os serviços de interesse público postos à disposição dos membros de sua população”, vale dizer, em que pese o brilho de mentes pensantes como a do vencedor do Prêmio Nobel em ciências econômicas, Milton Friedman, a aplicação de sua filosofia política que exalta as virtudes de um sistema econômico de total liberdade de mercado com intervenção nula do Estado se revelou um fracasso.

A legislação consumerista adotou essa posição política, ao estabelecer em seu art. 4º, que trata da Política Nacional das Relações de Consumo, a interferência estatal, ante a vulnerabilidade do consumidor:

Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito

à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

I – reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo;

II – ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor:

a) por iniciativa direta;

b) por incentivos à criação e desenvolvimento de associações representativas;

c) pela presença do Estado no mercado de consumo;

d) pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho.

[...]

Também não há dúvida que existe a prática de *dumping* no mercado. Um exemplo é dado por Annie Leonard, na obra *A história das coisas – da natureza ao lixo*, o que acontece com tudo que consumimos. O Walmart, nos Estados Unidos, inicialmente praticou preços abaixo daqueles praticados pelos pequenos concorrentes locais. Quando estes fecharam seus estabelecimentos não suportando a concorrência, o Walmart passou a praticar preços regulares.

Certo também que “não compete a uma empresa privada ditar as regras do transporte individual de passageiros”.

Contudo, alguns pontos devem ser ponderados.

Em que pese a presença estatal na economia, a regra é a de livre iniciativa, livre concorrência e liberdade de profissão (arts. 5º, XIII, e 170, e parágrafo único, ambos da Constituição Federal). Certo que essas atividades podem ser regulamentadas por lei, mas a lei deve regulamentar a atividade e não subtrair liberdades constitucionais, devendo se dar máxima efetividade à Constituição. Não há lei, notadamente no Município de Guarulhos, que proíba o serviço proposto pelo UBER.

Vejamos.

O serviço prestado pelo réu é de motorista particular o qual é contratado exclusivamente por meio de aplicativo a ser instalado em smartphone. O motorista fica à disposição do consumidor o qual contrata o percurso que deseja efetuar. Esse serviço tem amparo no art. 730 do Código Civil (“Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”). O réu não dispõe das prerrogativas dos taxistas: o serviço não pode ser contratado diretamente na rua; não possui pontos em locais determinados; não podem trafegar em corredores de ônibus; não existe benefício fiscal para aquisição de veículo. Certo que existem pontos em comum entre os serviços, conforme bem apontado pelo autor à fls. 13, contudo existem diferenças, as quais tornam os serviços diferentes.

O serviço do réu vem a atender política de mobilidade urbana e direito do consumidor. De fato, em ambas as hipóteses a diversidade e integração dos serviços se faz notar como instrumento de desenvolvimento. Quanto mais serviços e opções de transporte para que se deixe o veículo particular em casa (ou mesmo não se adquira veículo

particular), melhor, tanto mais se houver integração entre eles. Atendido, portanto, o art. 1º da Lei n. 12.587/2012.

Contudo, ao contrário do alegado por ambas as partes, o serviço prestado pelo réu não possui previsão na Lei n. 12.587/2012. Não se encaixa no inciso X, de seu Art. 3º (“transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares”), pois este dispositivo não trata de **serviço**, como explicitamente mencionado nas outras hipóteses do art. 3º (VI, VII, VIII, IX, XI, XII e XII), tratando-se de **meio** de transporte efetuado sem fins de mercado e de lucro, de transporte efetuado pelo próprio interessado no transporte. Por outro lado, o serviço prestado pelo réu de motorista particular também não se enquadra a hipótese do inciso VIII, do art. 3º (“transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas”), pois o serviço não está aberto ao público, mas somente a consumidores previamente cadastrados em base eletrônica/virtual que preencher alguns requisitos. Por outro lado, o serviço prestado pelo réu não se amolda ao art. 1º da Lei Municipal n. 2.433/1980 (“O transporte individualizado de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, por constituir serviço de utilidade pública, somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura Municipal de Guarulhos, através de Alvará de Estacionamento, sempre a título precário”), pois não existe taxímetro nos veículo do UBER.

Conclui-se que o serviço prestado pelo réu não encontra ressonância nas definições apresentadas pela Lei n. 12.587/2012 e pela Lei Municipal n. 2.433/1980. Esse fenômeno não é novo. A abertura dada pelo nosso sistema capitalista (economia de mercado, livre iniciativa, livre concorrência) dá ampla margem à criatividade humana. Os produtos e serviços vão ganhando vida produzindo fatos sociais, os quais são acompanhados posteriormente por eventual normatização e/ou regulação jurídica. Os fatos são mais rápidos e dinâmicos que a capacidade vidente de os legisladores acompanharem. No caso do UBER não foi diferente. Criou-se uma nova modalidade de serviço que não encontra exata previsão no ordenamento jurídico. Por esse motivo não pode ser proibido. Cabe ao Direito acompanhar e regular o fato social. Aí sim, se houver descompasso entre o novo serviço prestado e a nova regulamentação, poderá existir proibição.

Em relação à afirmação de que o serviço prestado pelo réu irá se sobrepor à atividade dos taxistas, trata-se de tema o qual ainda repousa exercício de futurologia. Não se sabe se os consumidores de um são de outro. Não se sabe se existe demanda contida. Se quem iria utilizar o UBER, na sua inexistência, iria utilizar ônibus, táxi, carona. Ainda não existem estudos profundos nesse terreno. A concorrência, de outro giro, pode ser fato motivador para que os taxistas melhorem a qualidade de seus serviços, atraindo consumidores do UBER, se o caso. De toda sorte, ao que tudo indica, são serviços diversos prestados para consumidores de nichos diversos e se não forem, somente a prática ou estudos profundos poderão esclarecer. Por ora, são meras conjecturas. Da mesma forma, não há prova de que praticamente não se encontram para vender aparelhos celulares que não sejam smartphones. Ao revés, ao que tudo indica, a maior parte da população brasileira não possui smartphone e capaz de suportar o aplicativo do réu.

No que concerne à política de preços oscilantes, esse fato por si só, não tem o condão de levar à proibição de serviços. Sem embargo da discussão central posta na ação, o fato é o que o serviço do UBER se enquadra na disciplina da Lei 8.078/90, pois

existe relação jurídica de consumo: como sujeitos da relação de consumo o consumidor e o fornecedor e como objeto um serviço (art. 2º e 3º do CDC). Dessa forma, qualquer prática abusiva ou que contrarie as normas do CDC poderá ser coibida, vale dizer, independentemente da antecipação de tutela, o Poder Público pode e deve combater as práticas abusivas e ilegais existentes no mercado de consumo, notadamente aquelas eventualmente praticadas pelo UBER.

Considerando que não se vislumbra ilegalidade ou proibição do serviço prestado pelo UBER, prejudicado o pedido em relação ao Município de Guarulhos.

Ante o exposto, **JULGO IMPROCEDENTE** o pedido formulado pelo **SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE GUARULHOS** em face de **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA**. Ante a sucumbência, o autor arcará com o pagamento das custas, despesas processuais e honorários advocatícios que fixo em R\$8.000,00, nos termos do art. 20, § 4º, do CPC.

P.R.I

Rafael Tocantins Maltez

Juiz de Direito