

CONTRIBUIÇÕES PARA A AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A UBER



Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados

Brasília, 18 de junho de 2015

INTERNET
LAB

O InternetLab

- Centro independente de pesquisa em direito e tecnologia, sobretudo no campo da internet;
- Entidade sem fins lucrativos;
- Missão: incentivar o desenvolvimento de projetos que abordem os desafios de elaboração e implementação de políticas públicas em novas tecnologias.

Dois objetos de pesquisa

Pesquisa histórica
sobre regulação
do transporte em
São Paulo

Análise
comparativa de
respostas
jurídicas à Uber

Investigação histórica (1870-1969)

Carros de praça

Agora que, com as modificações feitas pela "Light" em suas linhas, tanto se fala e discute o momentoso problema do trânsito nesta nossa cidade dos arranha-céus e das garôas, não será destituído de interesse dizer-se algo sobre os antigos e saudosos carros de praça.

Os carros de praça, ou de aluguel, estacionados em lugar público, em São Paulo datam de 21 de Agosto de 1863 e quem primeiro os explorou foi um italiano chamado Donato Severino, e cujo nome deve ser lembrado como o iniciador desse melhoramento em nossa antiga Paulicéa.

No "Correio Paulistano", de 22 de Agosto desse mesmo anno, vem publicado o seguinte annuncio, pelo qual se vê que, com toda justiça, cabe a Donato Severino a gloria de ter sido quem, nas ruas da capital, fez trafegar o primeiro carro de praça:

"O abaixo assignado participa ao publico, e particularmente a seus freguezes que, do dia 21 deste mez em diante, tem carros e tilburys para aluguer, estacionados em o largo da Sé, onde podem ser procurados para qualquer serviço. Em quanto não houver um regulamento da policia, ou postura a respeito, e nem fôr approvada uma tabella especial, previne o mesmo abaixo assignado que vigorarão os preços seguintes:

Carros — dentro das pontes, e pela primeira hora, preenchida ou não — 3\$000.

Dahi por diante, cada hora excedente — 2\$000.

Fóra das pontes:

Preço convencionado com os cochellos.

Tilburys — por hora — 1\$000.

Qualquer que seja o tempo, quer para os carros, quer tilburys, que exceda a hora anterior vencida, obriga a todo pagamento devido pela hora que tiver começado, embora não a preencha.

Donato Severino".

*Estado de São Paulo,
1938*

Regulação do transporte individual

Por que o direito foi utilizado para controlar esse setor?

- (i) redução da insegurança com relação ao condutor a partir do controle prévio dos motoristas matriculados;
- (ii) definição de um preço previamente conhecido pelo usuário;
- (iii) inspeção dos veículos por agente público para evitar acidentes;
- (iv) prevenção de fraudes do mecanismo de controle de preço (taxímetro)

Regulação é conflito

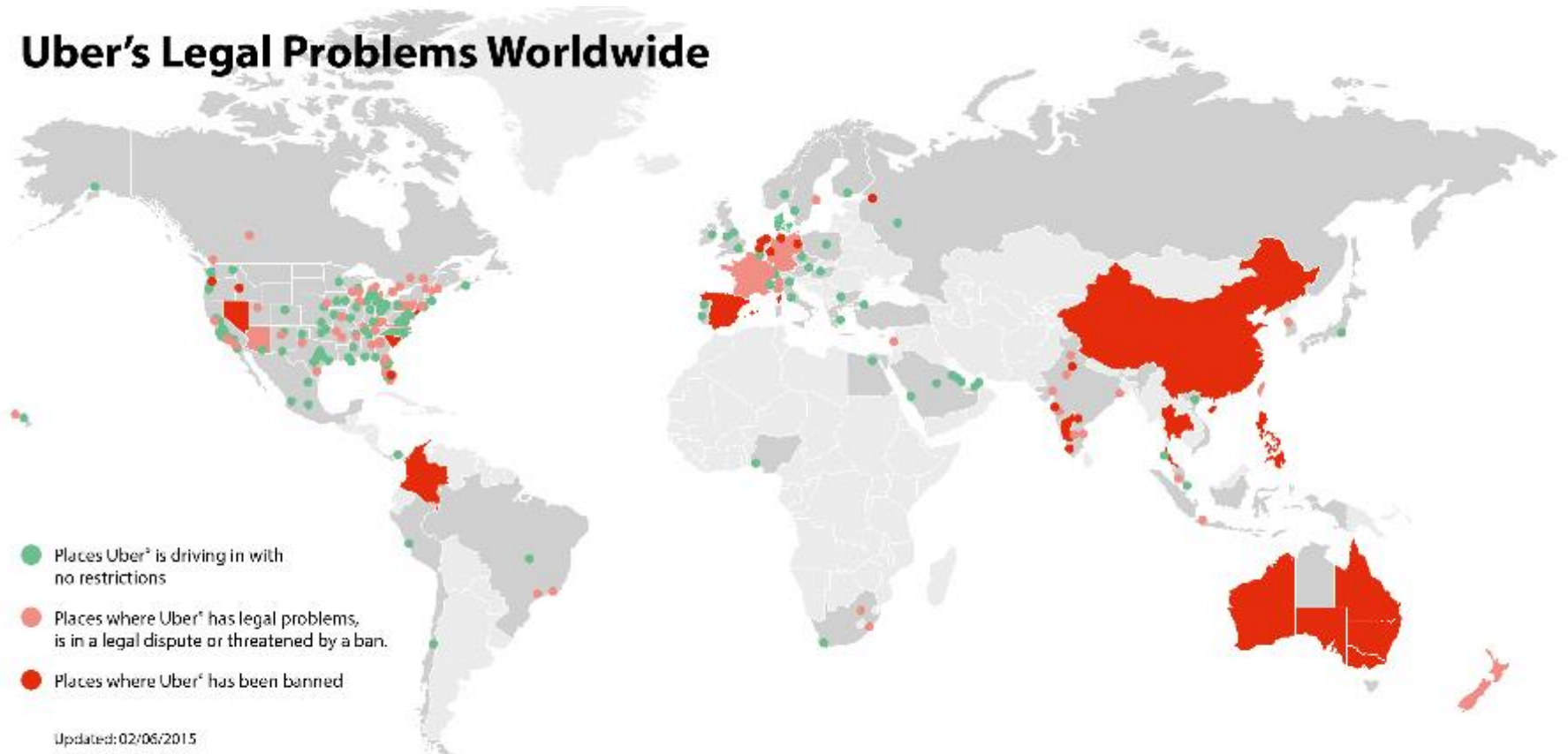
- Resultado parciais de pesquisa: regulação e dificuldades de implementação
- A regulação do transporte sempre foi conflituosa (constâncias: protestos, reclamações, cobertura midiática, dificuldades de implementar medidas)

A Uber

- Inovações:
 - chamada de corrida por meio de sistema de posicionamento global (GPS);
 - transações via cartão de crédito,
 - sistema de análise de reputação, no qual motoristas e passageiros se avaliam após a corrida.
- Semelhança com o serviço oferecido pelos táxis;
- No entanto, seria possível o Estado regular a Uber nos mesmos moldes dos táxis? Como os outros países estão lidando com essa questão?

Um debate verdadeiramente global

Uber's Legal Problems Worldwide



Frankfurt - Alemanha

- Decisão do Tribunal em maio
- Proibição do UberPop
- Motoristas precisam de licença
- Concorrência desleal



Paris - França

- 2009: “empresas de chauffeur”
- Uber: motoristas não possuem licença
- Resposta legislativa: Lei Thevenoud
- Registro, seguro, controle estatal
- Limitações à tecnologia (GPS)



Milão - Itália

- Tribunal de Milano: concorrência desleal, pois há “vantagem indevida” para motoristas da Uber
- Decisão: suspensão do UberPop em 26/05/2015
- Reação da Autoridade de Transporte em junho: “conceitos jurídicos são inadequados”, precisamos repensar a regulação
- Proposta da Autoridade: limite de 15 horas e seguro

Portland - EUA

- Prefeitura iniciou processo em 2014
- 2015: projeto regulatório piloto (*Transportation Network Company*)
- Regras semelhantes aos táxis (“nível de jogo”)
- Limitação de horas para ambos
- Política de responsabilidade civil (empresa é responsável em casos de danos a terceiros?)



Nova Iorque - EUA

- Comissão de Táxis e Limousines de Nova Iorque
- Consulta em maio de 2015: novas regras para empresas de intermediação de “corridas de aluguel”
- Proposta: seguro, transparência do algoritmo (como o preço flutuante é calculado?) e controle sobre mudanças relevantes no *software*.
- Processo regulatório participativo (audiências, textos de discussão, comentários de usuários)

Washington - EUA

- Comissão de Taxis de Washington
- Regras para *Transport Network System*
- Cobertura por seguro, regras de responsabilidade e registro perante o regulador



Regulação do transporte individual

Racionalidades Regulatórias

- (i) Segurança pública: controle de motoristas e fiscalização de veículos;
- (ii) Acesso à informação: divulgação de preços e outras informações relevantes;
- (iii) Responsabilização civil e garantias: seguros;
- (iv) Jornadas excessivas: limitação de horas

Conclusão

- Não há caminho fácil, “bala de prata” ou solução única;
- Reguladores de diversas partes do mundo já iniciaram o trabalho de compreensão das características desse setor emergente e as possíveis modalidades de regulação;
- Desafio: como estimular a inovação, aprimorar a mobilidade urbana e proteger o consumidor de fraudes, riscos e lesões?

INTERNET LAB

pesquisa em direito e tecnologia

Pedro do Carmo Baumgratz de Paula
Pesquisador

pedro.paula@internetlab.org.br
+55 32 8849 9297