

Uber ã© proibido em Londres por inaptidã£o para o transporte

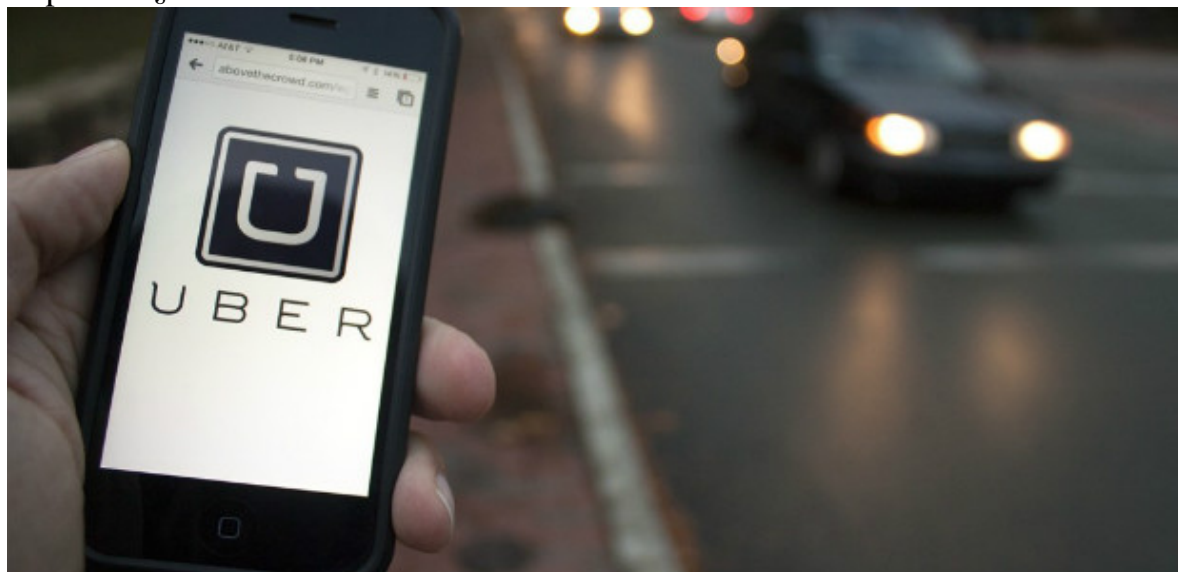
Os londrinos não poderão mais pedir um Uber a partir do dia 1º de outubro. A *Transport for London* (TfL), agência reguladora do setor na capital inglesa, informou nesta sexta-feira (22/9) que não renovará a licença concedida ao aplicativo em 2012. A empresa ainda pode recorrer da decisão.

De acordo com o órgão, a companhia é inapta para o transporte privado de passageiros e mostra uma conduta irresponsável em relação a inúmeros problemas ligados à segurança daqueles que transporta. “A TfL concluiu que a Uber London Limited não é adequada e adequada para possuir uma licença de operador privado”, disse o órgão regulador [em comunicado divulgado em seu site](#).

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.

“A TfL considera que a abordagem e a conduta da Uber demonstram uma falta de responsabilidade corporativa em relação a uma série de questões que têm potenciais implicações de segurança e segurança pública”, disse o órgão regulador.

Reproduã£ã£o



Uber foi considerada inapta para transportar passageiros em Londres pela agência reguladora do setor na capital inglesa.
Reproduã£ã£o

Atritos anteriores

Mesmo operando na Inglaterra desde 2012, 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.

Questões trabalhistas

Assim como aqui no Brasil, a Inglaterra também discute a natureza da relação entre os motoristas que usam o aplicativo para trabalhar e a Uber. Em julho de 2016, um tribunal na Inglaterra [definiu](#) que esses condutores são empregados da companhia.

O processo foi movido por um grupo de motoristas, mas a decisão serve de precedente para os mais de 40 mil que usam o aplicativo na Inglaterra. Com o vínculo trabalhista reconhecido, esses trabalhadores passam a ser empregados da empresa, com direito a férias remuneradas, licença em caso de doença e salário mínimo por hora.

No Brasil, também já há decisões [reconhecendo](#) que não há vínculo entre motoristas e a Uber. O



argumento principal é a falta de subordinação dos condutores à empresa.

Nos EUA

Ainda 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 à época.

Autores: Redação ConJur