

DIRETÓRIO CENTRAL DOS ESTUDANTES DO UNICEUB - CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA (DCE/UNICEUB), inscrito no CNPJ/MF sob o n. 03.657.970/0001-52, com sede na SEPN 707 907, Campos do CEUB, Bloco10 - DCE, Asa Norte, CEP 70790 075 Brasília/DF, neste ato representada por sua Diretora Jurídica Bruna de Souza Silva, RG nº 3.195.893 SSP/DF e CPF nº 051.963.551-54 e o **DIRETÓRIO CENTRAL DOS ESTUDANTES DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (DCE/UNB)**, inscrito no CNPJ sob o n. 86.833.183/001-41, com sede no Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília-DF, CEP nº 70910-900, sala BT 450, neste ato representado por seu presidente Caio Henrique Messias de Lima Oliveira, RG nº 2.956.112 e CPF nº 003.347.271-89, vêm respeitosamente, por intermédio de seu advogado (procuração anexa), com fundamento no art. 66, § 1º, e do art. 84 da Lei nº 12.529/11, apresentar

Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE/AN
PROTOCOLADO - 08/00 - 08-Jul-2015-14:05
06/1

REPRESENTAÇÃO

em face do **SINDICATO DOS PERMISSIONÁRIOS DE TÁXI E MOTORISTAS AUXILIARES DO DISTRITO FEDERAL - SINPETAXI/DF**, com sede na CLS 302, Bloco A, Salas 1, 2 e 3, Asa Sul, Brasília-DF, CEP nº 70338-540, do **SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS** shis q1 3 | conjunto 6 | casa 25 | lago sul | brasília-df | cep: 71605-260 | tel. (61) 3366-8000 | www.mudrovitsch.adv.br

EMPRESAS DE TAXI NO ESTADO DE SÃO PAULO – SIMTETAXI/SP, pessoa jurídica de direito privado, com sede à Rua Tabajaras, nº 323, Mooca, CEP nº 03.121-010, na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, devidamente registrada no CNPJ/MF sob o nº 00.323.500/0001-64, código sindical nº 000.000.000.98727-1, da **ASSOCIAÇÃO BOA VISTA DE TAXI - Ponto 1813**, pessoa jurídica de direito privado, com sede à Rua Boa Vista, nº 263, Centro, CEP 01014-001, na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, devidamente registrada no CNPJ/MF sob o nº 04.545.389/0001-01 e de **JOSÉ RENAN DE FREITAS**, brasileiro, casado, taxista, Cédula de Identidade RG n. 6.846.935, inscrito no CPF/MF n. 912.788.568-20, residente e domiciliado na Rua José Martins, 115, Jardim Colorado, São Paulo, Capital, pelos motivos de fato e de direito a seguir demonstrados.

I. INTRODUÇÃO

Cuida-se de Representação com pedido de Medida Preventiva em face da Associação Boa Vista De Táxi, do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi (SIMTETAXI/SP), do Sindicato dos Permissionários de Táxis e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal (SINPERTAXI/DF) e do Sr. José Renan De Freitas, nos termos do art. 66, § 1º e do art. 84 da Lei nº 12.529/11, por prática de infração à ordem econômica, tipificada no art. 36, § 3º, inc. III (*“limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado”*) e IV (*“criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços”*).

Os Representados são pessoas físicas e entidades de classe que exploram o serviço de táxi no Distrito Federal e no município de São Paulo/SP e que, de forma coordenada, reiterada e abusiva, vem adotando diferentes estratégias de caráter nitidamente anticompetitivo, cujo único objetivo é impedir e obstaculizar a prestação de serviços de transporte de passageiros, em especial aqueles oferecidos por meio de

shis qi 3 | conjunto 6 | casa 25 | lago sul | Brasília-df | cep: 71605-260 | tel. (61) 3366-8000 | www.mudrovitsch.adv.br

aplicativos tecnológicos, dentre os quais se destaca os prestados pela empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda (“Uber”).

Como se demonstrará ao longo dessa Representação, as estratégias anticoncorrenciais desenvolvidas pelos Representados são abrangentes e complexas, incluindo o uso abusivo do direito de ação perante o Judiciário, o recurso e à incitação à violência física e verbal contra concorrentes e consumidores, a disseminação de ameaças públicas, a pressão desmesurada junto a agentes públicos e o apoio coordenado a diplomas legais de natureza puramente anticompetitiva e de feições fortemente inconstitucionais.

Tais estratégias, infelizmente, vêm logrando êxito, causando restrições concretas à concorrência e prejuízos diretos à sociedade, materializadas em barreiras artificialmente criadas que reduzem a competitividade de concorrentes e diminuem a oferta de serviços à disposição dos consumidores nos mercados afetados.

Também será demonstrada a presença dos requisitos autorizadores da adoção de Medida Preventiva, nos termos do art. 84 da Lei nº 12.519/11, que se mostra hoje essencial para impedir que os Representados causem lesões irreparáveis ao mercado.

II. DO ABUSO DE DIREITO DE AÇÃO

Dentre as condutas anticompetitivas adotadas pelos Representados, destaca-se o abuso do direito de ação, manifestado no ajuizamento reiterado de ações judiciais completamente infundadas, manejadas de forma ardilosa com o único objetivo de impedir a prestação dos serviços pelo Uber e empresas congêneres no município de São Paulo.

O Conselho Administrativo de Defesa (CADE) já reconheceu, em casos análogos ao ora analisado, que o exercício abusivo do direito de

petição com fins anticoncorrenciais pode configurar infração à ordem econômica.

No Processo Administrativo nº 08012.004283/2000-40, por exemplo, o Conselho decidiu que o ajuizamento de 9 (nove) ações judiciais por parte de uma produtora de vídeos em desfavor de seus competidores configuraria prática anticompetitiva.

Nas demandas judiciais então analisadas, as representadas pleiteavam que seus concorrentes fossem impedidos de veicular programas de venda, alegando deterem direito autoral sobre esse formato, supostamente embasado em registro de patente¹. Em alguns casos, a representada chegou a obter liminares favoráveis no Judiciário, o que resultou na proibição, ainda que temporária, de seus competidores atuarem no mercado.

Acerca da possibilidade de configuração da conduta anticompetitiva, o voto do então Conselheiro Vinícius Marques de Carvalho deixou claro que o uso reiterado de medidas judiciais para excluir competidores deve ser punido é pelo CADE:

Parece ser algo muito tranquilo e pacífico que as partes não podem se proteger de sua responsabilidade concorrencial, utilizando como justificativa o seu Direito de Petição, visto que ele não é absoluto ou mesmo imune à avaliação desta Autarquia.

¹ A representada sustentava deter direito autoral sobre a exploração de programas de venda pela televisão, por ter registrado na Biblioteca Nacional da Cultura a ideia de uma atração em que “os apresentadores (ou apresentador) têm um comportamento descontraído, franco, e com um ritmo de linguagem característico dos vendedores de oportunidades, isto é, uma abordagem direta ao consumidor rápida e livre, quase intimista”.

O voto condutor ainda esclareceu que o fato de as representadas terem ajuizado demandas mesmo após terem certeza da inviabilidade dos seus pleitos reforçava o caráter ilícito da conduta.

Além disso, a nítida má-fé processual da representada, embora não fosse condição essencial para configuração da conduta, reforçava a violação à lei de concorrência:

[...] Ao se avaliar que a parte agiu de forma extremamente arriscada, tendo o potencial de retirar concorrentes do mercado com base neste tipo de alegação frívola, tem-se que, por este tipo de comportamento, houve, sim, infração ao art. 20 da Lei 8.884/94. Mas, além disso, é possível considerar que a parte tinha plena noção do que estava fazendo, considerando a sua má-fé e que estava pleiteando, no judiciário causas sem qualquer tipo de suporte jurídico.

Mais recentemente, no âmbito do Processo Administrativo nº 08012.011508/2007-91, o CADE novamente condenou a prática de *sham litigation*, impondo multa de R\$ 36 Milhões a empresas do setor farmacêutico.

No caso, as representadas haviam ajuizado reiteradas ações judiciais em face do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual (INPI) e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), pleiteando exclusividade na comercialização de medicamento para tratamento de câncer. As empresas alegavam que essa prática se inseria no âmbito do direito individual de petição.

O voto condutor da conselheira Ana Frazão, entretanto, considerou que o recorrente ajuizamento dessas medidas judiciais correspondia a uma estratégia da representada para garantir o monopólio na comercialização do medicamento pela exclusão de seus concorrentes no mercado. Nos termos do voto da relatora, considerou-se que:

A instrumentalização do direito de ação para a produção de efeitos anticoncorrenciais é, portanto, matéria com a qual deve se preocupar o direito da concorrência. O exercício do direito de ação é legítimo quando o autor pretende buscar os meios adequados para a obtenção da prestação jurisdicional que garanta seu direito na melhor forma possível, mas pode configurar um ilícito quando utilizado para dissimular estratégia anticompetitiva, tendente à eliminação da concorrência.

O caráter ilícito da conduta foi examinado também na prática de *forum shopping*, isto é, no ajuizamento de ações semelhantes perante juízos distintos. No caso, as empresas chegaram a propor uma ação no Distrito Federal com o objetivo de desconstituir determinação judicial que lhe fora desfavorável no Rio de Janeiro.

O voto condutor considerou então que o desrespeito à regra de litispendência configuraria prática punível pelo CADE quando o desvio à legislação processual constituísse clara estratégia anticompetitiva.

Conforme será demonstrado, as **condutas perpetradas pelos Representados guardam bastante semelhança com esses casos, sendo mandatória a condenação dos ora Representados por violação do art. 36 da Lei nº 12.529/11.**

No caso em tela, os Representados propuseram 3 (três) ações judiciais, todas com o objetivo de impedir a empresa Uber de explorar o serviço de transporte na cidade de São Paulo/SP.

De início, é importante destacar que **as três demandas foram propostas com os mesmos fundamentos jurídicos, veiculando as mesmas pretensões, além de terem sido assinadas pelo mesmo escritório de advocacia. Na verdade, o conteúdo material das três petições iniciais apresentadas era idêntico.**

As imagens abaixo já atestam a identidade entre as três petições iniciais propostas pelos Representados:



EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA____
VARA CÍVEL DO FORO CENTRAL DE SÃO PAULO – SP.

ASSOCIAÇÃO BOA VISTA DE TAXI - Ponto 1813 (*Associação Boa Vista de Taxi*), associação, com sede à Rua Boa Vista, nº 263, Centro, CEP 01014-001, na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, devidamente registrada no CNPJ/MF sob o nº 04.545.389/0001-01., e **JOSÉ RENAN DE FREITAS**, brasileiro, casado, taxista, Cédula de Identidade RG n. 6.846.935, inscrito no CPF/MF n. 912.788.568-20, residente e domiciliado na Rua José Martins, 115, Jardim Colorado, São Paulo, Capital, vêm respeitosamente à presença de Vossa Excelência, propor

AÇÃO CAUTELAR INOMINADA COM PEDIDO DE LIMINAR

INAUDITA ALTERA PARS

São Paulo | Brasília | Ribeirão Preto
Rua Boa Vista, nº 254, 17º andar
CEP: 01014-000
Tel: (11) 3376-0100
www.crivellico.com.br

Este documento foi assinado digitalmente por Protocoladora TUSP e IVANA CO GALDINO CRIVELLI. Protocolado em 01/09/2014 às 19:25:11.
Se impresso, para conferência acesse o site <https://esaj.tjsp.jus.br/esaj>, informe o processo 1084191-6/2014, B.25.0100 e o código ABD8D1.

Figura 1: Petição inicial ajuizada pelos Representados ASSOCIAÇÃO BOA VISTA DE TAXI - Ponto 1813 e Sr. JOSÉ RENAN DE FREITAS em 01.09.2014



EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA _____
VARA CÍVEL DO FORO REGIONAL DE PINHEIROS - SP.

JOSÉ RENAN DE FREITAS, brasileiro, casado, taxista, Cédula de Identidade RG n. 6.846.935, inscrito no CPF/MF n. 912.788.568-20, residente e domiciliado na Rua José Martins, 115, Jardim Colorado, São Paulo, Capital, vem respeitosamente à presença de Vossa Excelência, propor **Ação de Obrigação de Fazer com Pedido de Tutela Antecipada *Inaudita Altera Pars*** em face de **GOOGLE BRASIL INTERNET LTDA** ("*Google*"), inscrita no CNPJ/MF sob o n. 06990.590/0001-23, com sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima, 3477, 18 andar, Ed. Pátio Malzoni, Itaim Bibi, São Paulo, SP. CEP 04538-133; **APPLE COMPUTER DO BRASIL LTDA** ("*Apple*"), inscrita no CNPJ/MF sob o n. 00.623.904/0001-73, com sede na Avenida Cidade Jardim n. 312/400 – Edifício Dacon, 2 andar, salas 21 a 26, Jardim Paulistano, São Paulo – SP, CEP: 01454-901; **MICROSOFT INFORMÁTICA LTDA**

São Paulo | Brasília | Ribeirão Preto
Rua Boa Vista, nº 254, 17º andar
CEP: 01014-000
Tel: (11) 3376-0100
www.crivellico.com.br

Este documento foi assinado digitalmente por Protonetadora TJSP e LILIANE CAVALCANTE AGOSTINHO LEITE. Protocolado em 17/09/2014 às 15:28:38.
Se impresso, para conferência acesse o site <https://esaj.jus.br/esaj>, informe o processo 1009999-SP.2014.8.26.0011 e o código 887784.

Figura 2: Petição inicial ajuizada por Sr. JOSÉ RENAN DE FREITAS em 17 de setembro de 2014



EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA ____ VARA CÍVEL
DO FORO CENTRAL DE SÃO PAULO - SP.

SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TAXI
NO ESTADO DE SÃO PAULO, sindicato, com sede à Rua Tabajaras, nº 323, Mooca, CEP
03.121-010, na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, devidamente registrada no
CNPJ/MF sob o nº 00.323.500/0001-64, código sindical nº 000.000.000.98727-1, vem
respeitosamente à presença de Vossa Excelência, propor a presente

AÇÃO CAUTELAR INOMINADA COM PEDIDO DE LIMINAR

INAUDITA ALTERA PAR

em face de

São Paulo | Brasília | Ribeirão Preto
Rua Boa Vista, nº 254, 17º andar
CNPJ: 01014-000
Tel: (11) 3376-0100
www.cocrivelli.com.br

1

Este documento foi assinado digitalmente por Tribunal de Justiça de São Paulo e ANTONIO CARLOS BRATEFIRE JUNIOR. Protocolado em 27/04/2015 às 22:16:53.
Se impresso, para conferência acessar o site <https://esaj.tjsp.jus.br/esaj>, informe o processo 1040391-49.2015.8.26.01.00 e o código 1000C2B.

Figura 3: Petição inicial ajuizada pelo SINDICATO DOS MOTORISTAS E
TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TAXI NO ESTADO DE SÃO PAULO em
17 de setembro de 2014

O quadro abaixo sintetiza a ordem cronológica da propositura das ações e da publicação das decisões judiciais a elas correlatas:

	Ajuizamento da Ação	Decisão liminar	Sentença
Primeira ação	01 de setembro de 2014	-	Indeferiu a inicial (03 de setembro de 2014)
Segunda ação	17 de setembro de 2014	Remeteu os autos ao juízo competente (01 de outubro de 2014)	Julgou improcedentes os pedidos autorais (08 de outubro de 2014)
Terceira ação	24 de abril de 2015	Concedeu a liminar e determinou a remessa dos autos ao juízo competente (28 de abril de 2015)	Revogou a liminar e indeferiu a inicial (04 de maio de 2015)

Passaremos agora a analisar detidamente cada uma das medidas judiciais propostas.

II. 1. Da primeira ação (Processo nº: 1084191-64.2014.8.26.0100)

A primeira ação foi proposta pelos ora Representados ASSOCIAÇÃO BOA VISTA DE TAXI - Ponto 1813 e Sr. JOSÉ RENAN DE FREITAS em face da Uber Tecnologia do Brasil Ltda. e outros, no dia 1º de setembro de 2014 (Anexo n. 1).

O próprio pedido formulado na exordial da ação já deixava claro o intuito anticompetitivo da demanda. Os Representados, em síntese,

shis qi 3 | conjunto 6 | casa 25 | lago sul | Brasília-DF | CEP: 71605-260 | tel. (61) 3366-8000 | www.mudrovitsch.adv.br

pleiteavam que as lojas virtuais “Google Play”, “Apple App Store” e “Windows Phone Store” suspendessem liminarmente o *download* do aplicativo UBER e que, ao final do processo, este fosse removido permanentemente dessas lojas.

Requeriu-se ainda que fosse criada uma “barreira de indisponibilidade técnica” que impedisse o uso do Uber “em smartphones que objetivem a comunicação em território nacional, impossibilitando que usuários nacionais e/ou estrangeiros que os possuam instalados em seus smartphones o utilizem no Brasil”.

Dois dias após a propositura dessa primeira demanda, o juízo da 19ª Vara Cível da Comarca de São Paulo/SP indeferiu a petição inicial, por reconhecer a ilegitimidade ativa dos Representados e a inadequação da via jurídica eleita (Anexo n. 2):

Pelo que se deduz da petição inicial, a ação principal a ser proposta busca a defesa de interesse de taxistas associados da associação autora, profissionais que estariam sofrendo danos materiais decorrentes da perda de clientes pela utilização do aplicativo UBER, o qual disponibiliza serviço de transporte, em afronta à legislação aplicável à atividade regulamentada de taxista.

Trata-se, portanto, de defesa de interesse coletivo, para a qual somente estão legitimados os entes constantes no art. 5º da Lei nº 7.347/85

A sentença também observou a completa improcedência do pedido “cautelar” formulado pelos Representados, afirmando, inclusive, que **a medida pleiteada sequer seria possível no ordenamento brasileiro contemporâneo**:

O pedido cautelar, como formulado, se afigura como repetição dos termos a serem deduzidos nos autos de ação principal a ser oportunamente proposta e antecipação satisfativa de tutela definitiva, procedimento especial que não pode ser apreciado nesta ação pela ausência de adequação, daí resultando a ausência de interesse a legitimar a perseguição pela via eleita.

Ressalte-se que a medida cautelar inominada, com a reforma do Código de Processo Civil, que permite a

antecipação da tutela jurisdicional, **teve seu campo de atuação reduzido, sendo que para alguns doutrinadores até mesmo desapareceu (...)**

Ou seja, o pleito sequer atendia aos requisitos mínimos para seu processamento. As demandas propostas pelos Representantes, portanto, carecem da mínima base jurídica, configurando uma verdadeira *objective baseless claim*.

II. 2. Da segunda ação (Processo nº: 1009999-39.2014.8.26.0011)

Posteriormente, foi proposta uma segunda ação judicial em 17 de setembro de 2014 pelo mesmo Representado, Sr. JOSÉ RENAN DE FREITAS (Anexo n. 3). Isto é, menos de 15 (quinze) dias após obter uma decisão desfavorável, o mesmo Representado novamente provocou a jurisdição com fim de ver atendido idêntico pleito que já havia sido negado.

Com o claro intuito de suplantar a decisão que lhe fora adversa, o Representado, **em petição idêntica protocolada pelos mesmos advogados da primeira ação**, não obedeceu à regra de distribuição por dependência e a submeteu a nova ação à distribuição automática.

Também na segunda petição inicial apresentada, fez-se evidente o intuito anticompetitivo da demanda. O pedido formulado nessa segunda ação consistia igualmente na suspensão dos serviços prestados pela Uber.

Em 1º de outubro, o juízo da 2ª Vara Cível de São Paulo/SP indeferiu o pedido de antecipação de tutela (Anexo n. 4), justamente por entender que – diante da existência da primeira ação ajuizada em face da Uber – **o Representado teria que ter proposto a segunda demanda com base na regra de distribuição por dependência.**

Assim, o i. juízo considerou que o **Representado estaria violando a regra processual de distribuição por dependência (art. 253 do CPC), com o intuito de se esvair da competência do Juiz Natural da causa.** Os fundamentos da decisão merecem ser transcritos (grifo nosso):

Nesta data, em consulta ao SAJ, verifico que o autor já ajuizou idêntica ação (Proc. no 1084191-64.2014.8.26.0100, perante a 19ª Vara Cível do Foro Central da Capital **contra os mesmos réus, ainda que com pequena alteração do polo ativo e do polo passivo. A petição inicial, entretanto, é idêntica.**

Embora aquela ação tenha sido julgada extinta sem julgamento do mérito, o autor, ao invés de interpor recurso de apelação, preferiu simplesmente alterar parcialmente os polos e distribuir esta nova ação em outro Foro Regional. Evidentemente, sua conduta viola a regra processual do art. 253 II do CPC e fere o princípio do Juiz Natural.

Assim, fica evidente a má-fé processual do Representado, que - inconformado com a primeira decisão judicial - preferiu provocar o Judiciário por meio de uma nova ação a recorrer da sentença em que sucumbira.

Conforme será demonstrado adiante, o ajuizamento da segunda ação perante um juízo incompetente configura *sham litigation* na modalidade do chamado *forum shopping*, isto é, o jogo de provocar vários juízos na tentativa de obter uma decisão favorável, a partir da violação de regras processuais.

De toda sorte, após remetidos os autos ao juízo competente por dependência, foi proferida sentença em 8 de outubro de 2014 (Anexo n. 5). A decisão de mérito julgou totalmente improcedentes os pedidos autorais, reafirmando a ilegitimidade passiva do Representado e a inadequação da via eleita para discussão da legalidade do Uber:

[...] O autor, como pessoa física, não tem legitimidade para as providências pleiteadas.

Outrossim, a Lei da Ação Civil Pública não concedeu poder de polícia para os legitimados no art. 5º, excepcionado a previsão expressa de instauração de inquérito civil pelo Ministério Público para apuração do fato, procedimento este no qual seria possível a requisição.

Logo, cabe autor de forma fundada representar ao Ministério Público para que este, se entender pertinente, instaure o competente inquérito civil para apuração da irregularidade do aplicativo.

Não é a ação civil procedimento apuratório (sendo este o nítido intuito da demanda), nem ela concede ao autor poder de polícia que a lei não concedeu.

Outrossim, não se vislumbra nenhum direito individual, específico do autor, a ser tutelado pelas providências requeridas na petição inicial.

Ante o exposto e o mais que dos autos consta, INDEFIRO a petição inicial, com fundamento nos artigos 267, I, e 295, II, III e V, ambos do Código de Processo Civil.

Mais uma vez, o Juízo competente deixou claro que o Representado não era parte legítima para pleitear a suspensão do aplicativo, já que apenas o Ministério Público teria legitimidade para impugnar eventuais irregularidades na utilização do aplicativo.

II. 3. Da terceira ação (Processo nº: 1040391-49.2015.8.26.0100)

Em 24 de abril de 2015, o Representado Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi (SIMTETAXI/SP) ajuizou nova ação em face da Uber Tecnologia do Brasil Ltda (Anexo n. 6).

Ressalta-se, mais uma vez, que o mesmo escritório de advocacia que patrocinara as demandas anteriores também assinou a petição inicial deste processo. Aqui também se veiculou exatamente o mesmo pedido autoral que havia sido formulado nas duas primeiras demandas, requerendo-se que: “as empresas Google, Apple, Microsoft e Samsung

suspendam remotamente os aplicativos UBER dos usuários que já realizaram o download e os possui instalados em seus smartphones para impossibilitar totalmente o uso indevido do serviço UBER e ao final da decisão judicial seja removido permanentemente o aplicativo”.

Mais uma vez, os Representados ajuizaram a ação sem obedecer à lei processual. Assim, ao invés de ser distribuída para a 19ª Vara Cível, a demanda foi processada perante a 12ª Vara Cível da Comarca da São Paulo/SP.

Esta terceira ação, porém, diferentemente das anteriores, logrou êxito. Em 28 de abril de 2015, o juiz da 12ª Vara Cível deferiu liminar (Anexo n. 7), determinando que a Uber cessasse nacionalmente o funcionamento do aplicativo e suspendesse suas atividades na capital paulista, sob pena de multa diária de 100.000,00 (cem mil reais). Assim, **o objetivo anticompetitivo e ilegal dos Representados restou plenamente atingido**, por meio da indução em erro do Poder Judiciário e de manobra claramente contrária aos preceitos do sistema processual.

Porém, poucos dias depois, em 4 de maio, a juíza titular da 19ª Vara Cível – que era competente por prevenção para julgar a causa – revogou a liminar concedida e indeferiu a petição inicial (Anexo n. 8).

A decisão de revogação novamente repisou a ilegitimidade passiva dos Representados e inadequação da via eleita. A eminente magistrada destacou que este entendimento já havia se feito claro nas ações anteriormente ajuizadas pelos demais Representados:

Matéria semelhante foi objeto de análise por este Juízo, nos processos nº 1084191-64.2014.2014.8.26.0100 e 100999939.2014.8.26.0100.

Trata-se, portanto, de defesa de interesse coletivo, para a qual somente estão legitimados os entes constantes no art. 5º da Lei no 7.347/85.

A Lei da Ação Civil Pública não concedeu poder de polícia para os legitimados no art. 5º, excepcionado a previsão

expressa de instauração de inquérito civil pelo Ministério Público para apuração do fato, procedimento no qual seria possível a solicitação de providências.

[...] Ante o exposto e o mais dos autos consta, INDEFIRO a petição inicial, com fundamento nos arts. 267, I, e 295, II, III e V, ambos do Código de Processo Civil, com revogação imediata da liminar.

Assim, pelos mesmos motivos já ostensivamente expostos, foi novamente indeferida a inicial da terceira ação, ajuizada com a mesma finalidade anticompetitiva.

II. 4. Da configuração da infração à ordem econômica

Os fatos narrados comprovam que os Representados se utilizaram abusivamente do direito de petição, ajuizando retiradas ações juridicamente infundadas, com a clara finalidade de excluir a empresa Uber do mercado de transporte de passageiros na cidade de São Paulo/SP.

Todas as três ações propostas objetivavam a mesma tutela jurisdicional. A identidade dos pedidos, por si só, já representa um forte indício de que a conduta dos Representados foi minimamente concertada.

Além disso, desde a primeira decisão liminar, já havia ficado claro que não subsistia direito material que acoberiasse a pretensão jurídica das demandas. No entanto, mesmo consciente da sua ilegitimidade ativa e da impossibilidade jurídica de seus pedidos, os Representantes continuaram a pleitear na justiça a suspensão do aplicativo Uber.

A reincidência no ajuizamento de ações frívolas e fadadas ao fracasso bem caracteriza o que a jurisprudência antitruste consagrou como *objective baseless claim*.

Conforme esclarecido pelo então conselheiro Vínicius Marques Carvalho em seu voto vista no Processo Administrativo nº 08012.004283/2000-40, a fragilidade da fundamentação jurídica, principalmente quando os argumentos já foram rechaçados pelo judiciário, só acentua o caráter abusivo da *sham litigation*:

Cometer um erro tão grande, tão grosseiro, repetidas vezes, e insistir no erro, buscando induzir a erro o julgamento dos magistrados, com base em uma prova pré-constituída (registro público), em uma situação na qual há elevados custos de transação para reverter liminares ou decisões de primeira instância, que retiram concorrentes do mercado, é sem sobre de dúvida em atitude extremamente arriscada do ponto de vista concorrencial.

Além de insistir em uma tese juridicamente inviável, os Representados ainda tentaram se evadir das regras processuais para conseguir uma decisão favorável, mesmo que proferida por juízo absolutamente incompetente.

Esse jogo processual dissuasório caracteriza a conduta de *forum shopping*, consubstanciada no ajuizamento duplo de ações com o objetivo de potencializar as chances de êxito numa demanda. Essa prática se dá em flagrante violação às regras processuais de litispendência, prevenção e conexão, o que reforça o intuito meramente anticompetitivo da conduta.

Como muito bem esclarecido pelo voto condutor da Conselheira Ana Frazão no Processo Administrativo nº 08012.011508/2007-91, a violação de regras processuais como a de litispendência pode evidenciar uma clara estratégia anticompetitiva:

Embora o mero ajuizamento da mesma ação em foros distintos não configure um ilícito antitruste, a visão panorâmica da estratégia seguida pela Eli Lilly exige que a litispendência, nessa hipótese receba, um contorno diverso. De fato, a propositura de nova ação, quando já havia decisão judicial desfavorável no Rio de Janeiro, demonstra o comportamento nitidamente abusivo da

representada, que pretendia impedir que a autoridade competente – INPI – se manifestasse sobre a matéria.

Conclui-se, portanto, que a propositura de ações diferentes, nesse caso, não foi meramente um fenômeno processual, mas integra a cadeia de condutas que ensejou a configuração de *sham litigation*.

Assim, por todos os motivos expostos, resta plenamente demonstrado que o ajuizamento reiterado de ações judiciais por parte dos representados com fins anticompetitivos configura clara violação ao art. 36 da Lei nº 12.529/11, na medida em que teve por objeto limitar e falsear – como de fato limitou e falseou – a concorrência no mercado de transporte de passageiros no município de São Paulo/SP.

III. DA PRESSÃO COORDENADA PARA RETIRADA DE CONCORRENTE DO MERCADO

Além do inequívoco abuso do direito de petição anteriormente narrado, diferentes notícias e relatos apontam no sentido da prática de outras condutas anticompetitivas praticadas em desfavor dos consumidores de serviços de transporte privado coletivo, prestados pelo Uber e por empresas congêneres.

Nesse contexto, despontam os atos abusivos perpetrados pelo Sindicato dos Permissionários de Táxis e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal (SINPERTAXI/DF) e pelo Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi (SIMTETAXI/SP) para aprovação de projetos de lei em suas respectivas localidades, cujo único objetivo é inviabilizar o modelo de negócios desenvolvido pelas respectivas empresas.

Esses atos, que tem mostrado lamentável eficiência, são marcados (i) pelo recurso à violência, (ii) pelo uso disseminado de ameaças, (iii) pela pressão abusiva e desmesurada junto a agente

públicos e (iv) pela promoção e apoio a diplomas legais de caráter nitidamente anticompetitivo e fortes feições inconstitucionais.

É importante salientar que este colendo Conselho já consolidou sua jurisprudência no sentido de que as prerrogativas constitucionais atribuídas aos Sindicatos encontram limites em face do princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, estruturantes da ordem econômica.

De fato, no julgamento paradigmático do Processo Administrativo nº 08000.024581/94-77,² que versava sobre a adoção de condutas uniformes promovidas pelo Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do DF (Sinpetro/DF), para barrar a instalação de postos de gasolina na rede de supermercados Carrefour no Distrito Federal, afirmou o CADE que as punições previstas na legislação antitruste são plenamente aplicáveis aos Sindicatos:

Não restam dúvidas de que a Constituição Federal de 1988 reservou papel extremamente nobre aos Sindicatos: defender os direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria (art. 8º da C.F.)

Porém, isto não significa que tais entidades possam cometer infrações contra a ordem econômica, notadamente tendo em vista que esta é fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tendo por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados, entre outros princípios, o da livre concorrência (art. 170, da C.F.).

Quanto ao mérito do referido processo, o CADE reconheceu que a coordenação de ações pelo Sindicato com o claro propósito de impedir a entrada de novos concorrentes, em especial por meio de pressões

² Processo Administrativo nº 08000.024581/94-77, Representados: Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do DF, Rede Gasol (Grupo Cascão) e Grupo Igrejinha, Relator: Conselheiro Conselheiro Roberto Augusto Castellanos Pfeiffer.

políticas junto ao Executivo e Legislativo, configuram graves deturpação do princípio da livre concorrência previsto no art. 170, IV, da CF.

Nesse sentido, constatando-se que o Sindicato então Representado vinha abusivamente pressionando os parlamentares para que estes promulgassem nova lei cujo objetivo fosse impedir a atividade do novo concorrente, o CADE condenou o ente sindical nos seguintes termos, *in verbis*:

De fato, constam dos autos provas suficientes para corroborar **a pressão exercida pelas representadas sobre determinados parlamentares e membros do executivo do DF, bem como membros da Secretaria de Viação e Obras do DF, como intuito exclusivo de barrar a entrada do Carrefour no mercado de revenda de combustíveis.**

Importante ressaltar que não se pretende aqui punir a atividade legislativa, já que entendo que a liberdade de se legislar é prerrogativa do Poder Legislativo, que não lhe pode ser retirada. Também não se trata de averiguar a conduta de nenhum membro do Poder Legislativo ou do Poder Executivo do Distrito Federal, dado que se está avaliando apenas a conduta de agentes econômicos privados.

(...) O que se pune aqui é a ação concertada dos representados no sentido de impedir a entrada de novo concorrente, agindo de forma concertada e exercendo grande e contínua pressão para que não fosse autorizada a entrada do concorrente do ramo do setor supermercadista. (grifo nosso)

Não restam dúvidas de que o presente caso se enquadra perfeitamente na hipótese analisada pelo CADE no referido caso, qual seja, a pressão política abusiva perpetrada por Sindicatos com o único objetivo de impedir a entrada de novos agentes no mercado.

Como amplamente noticiado, desde o início do ano, o SIMTETAXI/SP vem coordenando diversas ações para impedir o

funcionamento da Uber, em especial por meio de pressões políticas sobre parlamentares.

Nesse sentido, em 19/06/2015, durante reunião na Câmara dos Deputados, em Brasília, o Sr. Antônio Raimundo dos Santos, presidente do SIMTETAXI-SP expressamente intimou os parlamentares a tomarem providências para inviabilizar as atividades econômicas da empresa concorrente (Anexo n. 9), afirmando:³

Eu quero dizer aos nobres deputados para que tomem providências porque, se não tomarem, não temos como conter a categoria.

Na mesma ocasião, o presidente do SIMTETAXI-SP também declarou que “*vai ter morte*”, em nítida ameaça à integridade física dos profissionais e dos usuários do Uber e de empresas congêneres, numa clara manifestação do discurso de ódio que é de todo repudiada pelo direito brasileiro.

A incitação à violência por parte dos sindicatos de taxistas contra empresas de transporte privado compartilhado têm gerado efeitos concretos em diferentes cidades do Brasil.

Em Belo Horizonte, no dia 07 de junho de 2015, por exemplo, um grupo de taxistas perseguiu em alta velocidade um motorista da Uber, o qual tentou escapar, mas acabou cercado e alvejado pelos condutores dos táxis.⁴

Em outro lamentável episódio na capital mineira, alguns taxistas testemunharam um grupo de estudantes acionando o serviço da Uber e ficaram revoltados. Quando o carro do motorista privado chegou ao

³ Notícia disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1644905-vai-ter-morte-diz-taxista-sobre-regulamentacao-do-aplicativo-uber.shtml>

⁴ Notícia disponível em: http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/politica-brasil-economia/63,65,63,12/2015/07/05/internas_polbraeco,489075/taxistas-perseguem-motorista-do-uber-na-avenida-bandeirantes-em-bh.shtml

local para buscar os passageiros, os taxistas começaram a destruir o carro do concorrente, inclusive agredindo-o fisicamente:

“Começaram a amassar e arranhar o carro. O motorista teve que correr e chegou até a passar mal. Ele sofreu algumas agressões físicas”⁵

Não satisfeitos em atacar o motorista da Uber, os taxistas chegaram até mesmo a ameaçar os estudantes que utilizaram o aplicativo, o que os obrigou a procurar abrigo junto à polícia, conforme relatado por um dos jovens:

“Quando estava no ponto de ônibus com minhas amigas, alguns motoristas de táxi vieram me intimidar dizendo que eu mofaria no ponto até de manhã. Depois saíram, mas um deles ficou. Por isso, decidir voltar para onde os policiais estavam por não saber qual era a intenção deste homem”⁶

Acrescente-se que, em hipótese semelhante, na concessão de medida preventiva no PA 08012.000504/2005-15, o ilustre Secretário de Direito Econômico expressamente reconheceu as graves repercussões ilícitas das condutas praticadas pela Associação Comercial dos Transportes Autônomos (ACTA), a qual chegaria ao limite de impedir a entrada de novos concorrentes no mercado mediante coerções físicas:

“trata-se de associação que há mais de duas décadas intervém na contratação do transporte de fertilizantes e outros grãos sólidos (especialmente barrilha e trigo) a serem retirados de Terminais Públicos na baixaria Santista (Santos, Cubatão, Guarujá), por meio de tabelamento de preços e imposição de formas da contratação, **sob pena de**

⁵ Notícia disponível em:

http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2015/07/04/internas_polbraeco,488988/taxistas-e-motoristas-do-uber-entram-em-confronto-em-belo-horizonte.shtml

⁶ Id.

intimidações e retaliações agressivas (não apenas de índole comercial, mas inclusive físicas).

Entretanto, as condutas da ACTA sempre foram tratadas pelas autoridades policiais locais como lesão corporal ou específico dano ao patrimônio, sem se apreender toda a dimensão da lesão contra a Ordem Econômica que configuraria a causa eficiente desses ilícitos.” (grifo nosso)

Toda a movimentação direcionada pelo SIMTETAXI-SP, além de acarretar a propositura de ações judiciais descabidas, resultou, no dia 30/06/2015, na aprovação de um projeto de lei municipal que, na prática, proíbe a utilização da Uber na capital paulista.

Horas antes da votação do projeto na câmara municipal, centenas de taxistas, incitados pelo SIMTETAXI-SP, bloquearam viadutos na cidade para assegurar que a proibição fosse aprovada, além de terem advertido que *“Se o projeto não for aprovado, pode acontecer uma desgraça.”*⁷

De modo semelhante, em Brasília/DF, o Sindicato dos Permissionários de Táxi e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal (Sinpetaxi/DF) também vem coordenando as ações de seus associados para impulsionarem uma proibição política de aplicativos que promovam transporte remunerado de passageiros na capital federal.

Nesse sentido, no dia 29/06/2015, o SINPETAXI/DF organizou grande carreata de taxistas em protesto contra a disseminação do transporte remunerado não prestado por taxistas.

Naquela oportunidade, manifestando o nítido interesse de impedir a atividade econômica do concorrente, representante do Sinpetaxi/DF afirmou que os motoristas da Uber praticam transporte pirata e devem ser extintos: *“Não cumprem lei, não têm subordinados, não são*

⁷ Conforme notícia disponível em: <http://info.abril.com.br/noticias/tecnologia-pessoal/2015/06/projeto-de-lei-que-quer-proibir-uber-em-sp-e-aprovado-em-primeira-votacao.shtml>

cadastrados. Eles estão roubando nossos passageiros e não pagam nada, como taxas”.

Assim como ocorreu na capital paulista, os atos do Sinpetaxi/DF repercutiram na esfera legislativo, impulsionando a aprovação de um projeto de lei que impede o desenvolvimento das atividades econômicas de aplicativos como a Uber em Brasília.

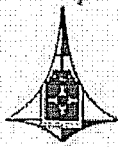
Importante acrescentar que, como noticiado pela mídia, uma multidão de taxistas, intimados pelo SINPETAXI/DF, lotou o plenário da Câmara Legislativa do DF para fiscalizar o voto dos parlamentares, *“a fim de saber se algum votaria contra o Projeto de Lei que proíbe o aplicativo Uber de cadastrar motoristas que não sejam taxistas profissionais”*.⁸

Diante de toda a pressão política conduzida pelo Sinpetaxi/DF, foi aprovado pelos deputados distritais o PL nº 282/2015 (Anexo n. 9), o qual, ao regulamentar a utilização de aplicativos georreferenciados, proíbe concretamente o funcionamento da Uber no Distrito Federal.

É importante acrescentar que esse projeto de lei possui feições nitidamente inconstitucionais, na medida em que claramente usurpa competência legislativa reservada à União.

De fato, como se observa pela leitura do art. 1º do PL nº 282/2015, o novo ato normativo busca regulamentar a utilização de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou qualquer outro sistema georreferenciado:

⁸http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/06/30/interna_cidadesdf,488533/camara-legislativa-aprova-proibicao-do-aplicativo-uber-no-df.shtml



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
GABINETE DO DEPUTADO RODRIGO DELMASSO**

PL 282 /2015

PROJETO DE LEI Nº
(Do Senhor Deputado RODRIGO DELMASSO - PTN)

**Dispõe sobre a utilização de aplicativos
para a prestação do transporte
individual e remunerado de passageiros
- táxi.**

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

Art. 1º A utilização de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou qualquer outro sistema georreferenciado, baseado em qualquer dispositivo ou plataforma, com a finalidade do transporte individual e remunerado de passageiros a ser anunciado, disponibilizado, requisitado e executado nos limites do Distrito Federal, reger-se-á de acordo com o estabelecido nesta Lei.

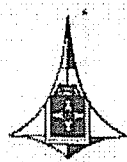
Figura 4: Art. 1º do Projeto de Lei nº 282/2015 da Câmara dos Deputados do Distrito Federal

Observa-se, por conseguinte, que o PL visa a definir a forma de utilização de aplicativos baseados em tecnologia móveis os quais, nos termos do art. 61 da Lei Geral de Telecomunicações (Lei 9472/1997), configuram-se serviços de valor adicionado, isto é, atividades que acrescentam utilidades aos serviços de telecomunicações propriamente ditos (art. 61, §1º, da Lei 9472/1997).

Além disso, o PL nº 282/2015, por ter se originado diretamente das pressões abusivas promovidas pelo Sinpetaxi/DF, não visa estabelecer um quadro normativo geral sobre o transporte urbano local, mas sim impedir concretamente o funcionamento de aplicativos que contrariem o interesse dos taxistas, em clara violação aos preceitos

constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência (art. 170, IV da CF).

Precisamente para atingir tal finalidade, o art. 7º do PL nº 282/2015 determina que o transporte remunerado de passageiros, por veículos não caracterizados como táxis e mediante aplicativos, passa a configurar transporte clandestino:



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
GABINETE DO DEPUTADO RODRIGO DELMASSO



Art. 7º A realização do transporte individual e remunerado de passageiros por veículo não autorizados para o serviço de táxi no Distrito Federal, que utilizem de quaisquer aplicativos, caracterizará o exercício de serviços de transporte clandestino, ficando o infrator sujeito à multa e demais medidas administrativas.

Figura 4: Art. 7º do Projeto de Lei nº 282/2015 da Câmara dos Deputados do Distrito Federal

É inegável que não compete ao CADE apreciar a constitucionalidade de leis votadas pelos representantes políticos, muito menos censurar as etapas adotadas nos procedimentos legislativos.

Todavia, conforme reconhecido no julgamento do citado PA 08000.024581/94-77, a constatação de nítida feição inconstitucional de norma regulatória promovida, de forma abusiva por sindicato ou associação de classe, tem o condão de confirmar o caráter anticompetitivo da conduta coordenada.

Isso ocorre porque, como ressaltado pelo CADE no PA nº 08000.024581/94-77, se é necessário a aprovação de uma lei para impedir o desenvolvimento de certa atividade econômica, a pressão das entidades de classes para a elaboração da nova legislação claramente

representa uma tentativa de impedir o desenvolvimento antes legítimo de um concorrente:

Quanto à alegação de que os representados estavam tentando evitar que o concorrente “burlasse a lei”, entrando no mercado ao arre da legislação vigente, algumas considerações. (...) cabe destacar que a pressão exercida foi pelo impedimento da entrada, pleiteando-se inclusive, a edição da lei que expressamente a proibisse, no que lograram êxito as representadas. Desta feita, pergunta-se: se havia tanta certeza na ilegalidade do pleito do concorrente, porque pressionar pela edição de lei que proibisse expressamente entrada de concorrentes do ramo do comércio atacadista?

Constata-se, assim, que a coordenação de ações promovida pelo SIMTETAXI-SP, no âmbito da capital paulista, e pelo SINPETAXI/DF, em Brasília, as quais buscaram impedir o funcionamento legal de concorrente mediante pressão junto a parlamentares, merece ser melhor investigada pelo CADE, ante a configuração de grave violação à ordem econômica nos termos do art. 36, I c/c art. 36, §3º, incisos III e IV, todos da Lei 12.529/2011.

IV. DO PODER DE MERCADO

Em diferentes oportunidades, o CADE já reconheceu a potencialidade anticompetitiva dos atos praticados por sindicatos e associações de classe, cuja legitimidade para a representação dos interesses de um determinado grupo de agentes econômicos gera diferentes oportunidades para a implementação de condutas de restrição à concorrência.

Como bem se observou no julgamento do Processo Administrativo nº 08000.024581/94-77, em que figurou como representado o Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do DF, “a verdadeira expressão do poder de mercado das representadas não se extrai da sua

*participação isolada no mercado relevante em questão, **mas sim da circunstância de que elas agiram de forma coordenada, lideradas pelo Sindicato da categoria, no sentido de estabelecer pressão que impedisse a entrada de concorrentes***.⁹ (grifo nosso)

O potencial anticompetitivo da atuação dos sindicatos é de tal ordem que estudo elaborado pelo Departamento de Estudos Econômicos do CADE notou que

A jurisprudência do CADE ressalta a importância do papel desempenhado pelas entidades associativas. Mesmo em um mercado considerado pulverizado – como o varejo de combustíveis de grandes centros urbanos – a articulação da coordenação pode ser viabilizada por meio de sindicatos atuantes. **Esse pode ser considerado um fator especialmente importante para a formação de conluios na maioria dos cartéis condenados pelo CADE no mercado de revenda de combustíveis**.¹⁰ (grifo nosso).

Nesse contexto, o poder de mercado dos ora Representados desponta como auto-evidente. Isso porque os atos por eles praticados, sempre de forma coordenada, não apenas contêm um teórico potencial anticompetitivo, mas como de forma muito concreta geraram efetivas restrições à concorrência no mercado de transporte de passageiros, por meio da criação de obstáculos artificiais cuja única finalidade é restringir as opções do consumidor.

No caso dos Representados Associação Boa Vista De Táxi, Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi (SIMTETAXI/SP) e Sr. José Renan De Freitas, os efeitos anticompetitivos são decorrentes diretamente do recurso coordenado e

⁹ Processo Administrativo nº 08000.024581/94-77, Representados: Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do DF, Rede Gasol (Grupo Cascão) e Grupo Igrejinha, Relator: Conselheiro Conselheiro Roberto Augusto Castellanos Pfeiffer.

¹⁰ *CADERnos do CADE – Varejo de Gasolina – 2014*, Departamento de Estudos Econômicos – CADE, Disponível em: <http://www.sincombustiveis.com.br/pdf/CADERnos%20do%20CADE.pdf>

abusivo ao Poder Judiciário, que acabou por levar à suspensão judicial das atividades do Uber da cidade de São Paulo de 28/04/2015 a 04/05/2015.

No caso do Representado Sindicato dos Permissionários de Táxis e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal (Sinpertaxi/DF), os efeitos anticoncorrenciais são sentidos a partir da aprovação, por parte da Câmara Legislativa do Distrito Federal, de projeto de lei de caráter nitidamente anticompetitivo e fortes feições inconstitucionais, que tem como único objetivo inviabilizar o modelo de negócios desenvolvido pelo Uber e por empresas congêneres.

Diante de tal situação, em que restam evidentes os efeitos anticompetitivos concretos gerados pelas condutas dos Representados, é válido lembrar a observação do então Secretário Direito de Econômico, Vinicius Marques de Carvalho, no sentido de *“quando se analisam condutas anticompetitivas é possível que os efeitos da prática já tenham ocorrido no mercado, não sendo razoável supor que a análise prognóstica utilizada em atos de concentração seja a mais adequada”*.

Com efeito, na situação em tela inexistem dúvidas acerca dos efeitos nefastos concretos gerados pelos atos dos Representados à concorrência no mercado de serviços de transporte de passageiros. Em São Paulo, tais atos chegaram a levar à suspensão, por meio do uso abusivo do direito de ação, dos serviços prestados pelo Uber e empresas congêneres. Em Brasília, a aprovação do Projeto de Lei nº 282/2015 pela Câmara Distrital, a partir de uma pressão exacerbada e de nítido caráter anticompetitivo por parte do Sinpertaxi/DF, pode representar um ponto final na prestação do serviço de transporte privado coletivo, prejudicando toda a coletividade que extrai os benefícios desse modal.

Em tal quadro, qualquer exercício para aferição do poder de mercado dos Representados é dispensável, já que sua existência decorre

direta e indubitavelmente dos efeitos anticompetitivos efetivamente obtidos. Nesse sentido, é valiosa a lição da Conselheira Ana Frazão no julgamento do Processo Administrativo nº 08012.011508/2007-91:

O argumento da ausência de poder de mercado da Eli Lilly também não merece prosperar, uma vez que o market share é irrelevante quando se trata de casos de sham litigation, em que o sucesso de uma demanda já pode ser suficiente para afastar concorrentes do mercado, tal como ocorreu no caso concreto (...)

(...) a estratégia levada a cabo pela representada consistiu em um comportamento a longo prazo permeado por diversas sutilezas que se traduzem em enganosidades ou situações que revelaram em todo o seu transcurso, senão o dolo reiterado, ao menos o inequívoco descumprimento dos deveres de lealdade e de diligência que lhes eram exigidos na hipótese. Portanto, embora a representada não detivesse parcela tão considerável do market share, é inegável que suas condutas geraram sérios danos ao mercado, reforçando a conclusão, já esposada anteriormente, de que a existência de sham litigation independe da avaliação do market share. (grifo nosso)

V. DAS VANTAGENS DO TRANSPORTE COMPARTILHADO

Atualmente, constata-se que as inovações tecnológicas decorrentes do uso da internet têm sido impulsionadas pelos chamados *peer-to-peer markets*, isto é, mercados que se desenvolvem a partir do compartilhamento contínuo de informações entre prestadores de serviço e seus usuários.¹¹

A eficiência desses mercados, por sua vez, vem sendo amplamente investigada e teorizada pela chamada *sharing economy*,¹² campo de estudo da ciência econômica que analisa as repercussões do novo modelo de mercado na alocação de recursos.

¹¹ The Sharing Economy: Accessibility based business models for Peer-to-Peer Markets. Business Innovation Observatory. European Union, September 2013.

¹² Id.

As características distintivas dos *peer-to-peer services*, apontadas pela *sharing economy*, residem, em especial, na superação tecnológica da assimetria de informações entre usuários e prestadores de serviços, o que não só diminui os custos de transação, mas principalmente aumenta a confiança para a realização de negócios e promove o bem estar dos consumidores.

Além disso, como resultado da ampliação de informações compartilhadas, ocorre um grande incentivo à inovação, o que garante atingir melhores preços e aprimorar a qualidade no fornecimento dos serviços.¹³

Referido modelo de negócios gera importantes inovações quando inserido no tradicional mercado de transporte urbano remunerado de passageiros, comumente prestado por meio táxis credenciados pelo poder público.

De fato, no histórico modelo de transporte por meio de táxis, constata-se que a contratação e execução do serviço é permeada por uma grande assimetria de informação entre os motoristas e os consumidores, visto que estes últimos não têm acesso a aspectos importantes do serviço como o perfil do condutor, as condições de segurança do veículo, previsão de preços e conhecimento do trajeto.

A utilização de recursos tecnológicos no âmbito dos transportes urbanos remunerados, que se apropriem dos conceitos centrais da *sharing economy*, possuem um grande potencial de modernizar um setor tradicionalmente ineficiente, bem como desenvolver um moderno sistema transporte compartilhado, em que a constante troca de

¹³ KOOPMAN, Christopher; MITCHELL, Matthew, e THIERER Adam. The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change. C, p. 4.

informações e transparência na prestação do serviço propiciem maior segurança e confiança para o consumidor.

Por meio de aplicativos como a Uber, os consumidores têm acesso antecipado a informações anteriormente obscuras, como informações sobre o perfil do motorista, a segurança e conforto do veículo, o trajeto a ser percorrido, bem como estimativa de preço.

Respalhando tal conclusão, observa-se que a autoridade antitruste mexicana (*Comisión Federal de Competencia Económica*), em julgamento proferido em junho de 2015, oportunamente reconheceu as vantagens conferidas pelo modelo de transporte compartilhado.

Na análise dos benefícios concorrenciais gerados por aplicativos que promovem o transporte remunerado, opinou a referida autoridade antitruste que tais tecnologias incrementam o bem estar dos consumidores, pois diminuem a assimetria de informação no mercado, reduzem os custos de transação e contribuem para a melhoria da mobilidade urbana:

Como se ha expuesto con antelación, el desarrollo de aplicaciones móviles para el transporte de pasajeros resuelve problemas de asimetrías de información y problemas de coordinación entre conductores y pasajeros, contribuye a la movilidad urbana, fomenta la innovación y, en general, ofrece opciones eficientes de consumo que generan bienestar social¹⁴

Logo, não restam dúvidas de que aplicativos que promovam a modernização dos meios de transportes urbanos, do quais a Uber é um grande exemplo, ao fornecer informações antes inacessíveis a um custo extremamente baixo, promove os interesses do consumidor e impulsiona a eficiência no setor de transportes.

¹⁴ Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica: Opinión (OPN) 008-2015. Julgado em 4 de junho de 2015.

VI. DA NECESSIDADE DE ADOÇÃO DE MEDIDA PREVENTIVA

Conforme assentado na jurisprudência do CADE, a adoção de medida preventiva, prevista no art. 84 da Lei nº 12.519/11, deve ter por objetivo a proteção do bem-estar coletivo, possuindo como pressupostos (i) a aparência do bom direito (*fumus boni iuris*); e (ii) o perigo de lesão irreparável ou de difícil reparação ao mercado (*periculum in mora*).

Na lição do ex-Conselheiro Carlos Ragazzo: “*trata-se, em suma, de averiguar a verossimilhança do direito alegado e o perigo iminente de dano irreparável ou de difícil reparação*”¹⁵.

No presente caso, a diversidade e a sofisticação dos atos de caráter anticompetitivo praticados pelos Representados deixa clara a necessidade de adoção imediata pelo CADE de medida preventiva de escopo amplo, nos moldes da adotada no Processo Administrativo nº 08012.008142/2011-59, de forma **a determinar, sob pena de multa diária, a cessação de quaisquer atos abusivos – como o manejo indevido e despropositado de ações judiciais, a incitação e o recurso à violência e a pressão excessiva junto a agentes públicos e políticos – que impeçam ou obstaculizem o funcionamento regular de serviços de transporte privado coletivo, tais como os oferecidos pelo Uber e empresas congêneres.**

a) Da verossimilhança do direito (“*fumus boni iuris*”)

Como descrito ao longo da presente representação, são fortíssimos e reiterados os indícios de infração à ordem economia, consubstanciados em diferentes atos praticados pelos Representados com o intuito de impedir ou dificultar o funcionamento de concorrentes

¹⁵ Recurso Voluntário nº 008700.002719/2009-46, Recorrente: Redecard S.A., Relator: Conselheiro Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo.

no mercado de prestação de serviços de transporte nas cidades de Brasília e São Paulo.

Os atos praticados em âmbito judicial pelos Representados Associação Boa Vista De Táxi, Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi (SIMTETAXI/SP) e Sr. José Renan De Freitas efetivamente levaram a prolação, de forma claramente abusiva, de decisão judicial suspendendo as atividades do Uber na cidade de São Paulo.

Os atos do Representado Sindicato dos Permissionários de Táxis e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal (Sinpetaxi/DF), por sua vez, levaram à aprovação, na Câmara Distrital do Distrito Federal, de projeto de lei de caráter nitidamente anticompetitivo e fortes feições inconstitucionais, cujo efeito direto é o banimento dos serviços do Uber e de outras empresas semelhantes do mercado local.

Nesse sentido, é inequívoco que os fatos narrados preenchem o requisito do *fumus boni iuris* no âmbito do direito concorrencial, uma vez que *“o objeto da Medida Preventiva é tão somente um fato aparentemente punível. Para a Medida Preventiva, pois, é suficiente restar provada de forma concreta a potencialidade de ocorrência ou a ocorrência efetiva dos efeitos anticoncorrenciais provocados pelos Representados”*.¹⁶

Não se vislumbra nos atos dos Representados qualquer outra justificativa que não o propósito anticompetitivo de exclusão de concorrentes, que foi efetivamente alcançado tanto em São Paulo quanto em Brasília por meio da pressão e do recurso abusivos a órgãos estatais.

¹⁶ Procedimento Administrativo nº 008700.002719/2009-46, Representados: Associação Comercial dos Transportadores Autônomos - ACTA e Sindicato dos Transportadores Rodoviários de Cargas a Granel - SINDIGRAN, Relator: Conselheiro Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo.

b) Do perigo na demora (“*periculum in mora*”)

O perigo na demora da intervenção da autoridade antitruste resta caracterizado, por sua vez, pela persistência e consolidação dos danos irreparáveis ou de difícil reparação, potenciais e efetivos, causados pelos Representados aos concorrentes e aos consumidores no mercado de prestação de serviços de transporte urbano.

Em situação semelhante, mas certamente de menor gravidade, o CADE já confirmou medida preventiva adotada pela antiga Secretaria de Direito Econômico (SDE), afirmando que:

Há risco de que as dificuldades potencialmente impostas à atuação dos facilitadores, culminando com a redução de sua competitividade e sua possível exclusão do mercado, sejam irreversíveis. No mínimo, os possíveis aumentos nos preços dos serviços, eventualmente causados por duplicações de infraestrutura, perda do poder de barganha, aumentos de custos e aumentos nos custos de transação, poderão ser repassados imediatamente a estabelecimentos e consumidores, também de forma irreparável. (grifo nosso)

No caso em tela, não há dúvida de que todas as circunstâncias reconhecidas pelo CADE como configuradoras do perigo na demora se fazem presentes.

Com efeito, caso não haja uma medida imediata por parte da autoridade antitruste, é bastante provável que os obstáculos artificiais e anticompetitivos criados pelos Representados se tornem irreversíveis, levando a uma exclusão completa do mercado dos serviços de transporte privado compartilhado.

Ademais, tais obstáculos anticoncorrenciais geram uma imediata perda no bem-estar do consumidor, consubstanciada na redução artificial das opções de transporte nas cidades de Brasília e São Paulo.

Ao mesmo tempo, os efeitos anticompetitivos já efetivamente alcançados pelos Representados por vias abusivas reforça sua reputação de dominância do mercado, o que desestimula a entrada de concorrentes no setor.

Nesse sentido, o quadro fático criado pelos Representados se assemelha em tudo ao cenário enfrentado pelo Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) no Processo Administrativo nº 08012.008142/2011-59, em que se adotou medida preventiva em desfavor da ACTA (Associação Comercial dos Transportadores Autônomos) e do SINDGRAN (Sindicato dos Transportadores Rodoviários de Cargas a Granel), reconhecendo-se que a situação por eles criada *“gera uma deformação perene e progressiva no mercado, na medida em que a ausência de contestabilidade cria reputação às representadas, desestimulando e impedindo que novos entrantes se insiram nesse mercado”*.¹⁷

VII. DO PEDIDO

Do exposto, requer-se:

- i) a abertura de processo administrativo para imposição de sanções administrativas por infrações à ordem econômica em desfavor de Associação Boa Vista De Táxi, Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi (SIMTETAXI/SP), Sr. José Renan De Freitas e do Sindicato dos Permissionários de Táxis e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal

¹⁷ Procedimento Administrativo nº 008700.002719/2009-46, Representados: Associação Comercial dos Transportadores Autônomos - ACTA e Sindicato dos Transportadores Rodoviários de Cargas a Granel - SINDIGRAN, Relator: Conselheiro Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo.

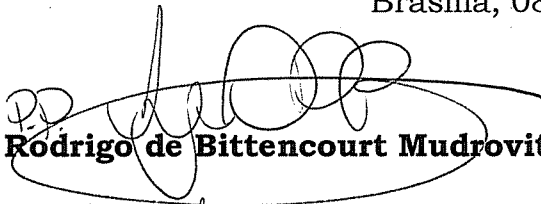
(SINPERTAXI/DF), nos termos dos arts. 69 e 70 da Lei nº 12.519/11;

- ii) a adoção de medida preventiva, a fim de que seja determinado aos referidos Representados a cessação de quaisquer atos abusivos – como o manejo indevido e despropositado de ações judiciais, a incitação e o recurso à violência e a pressão excessiva junto ao Poder Legislativo – que impeçam ou obstaculizem o funcionamento regular de serviços de transporte privado coletivo, tais como os oferecidos pelo Uber e empresas congêneres, nos termos do art. 84 da Lei nº 12.519/11;
- iii) a condenação dos Representados por prática de infração da ordem econômica, nos termos dos arts. 36 e 37 da Lei nº 12.519/11.

Termos em que,

Pede deferimento.

Brasília, 08 de julho de 2015


Rodrigo de Bittencourt Mudrovitsch

OAB/DF n. 26.966


Leandro Dias Porto Batista

OAB/DF n. 36.082

VIII. LISTA DE ANEXOS

Anexo n. 1	Petição Inicial da Primeira Ação, Ajuizada em 01.09.2014
Anexo n. 2	Sentença que Indeferiu a Inicial da Primeira Ação em 3.09.2014
Anexo n. 3	Petição Inicial da Segunda Ação, Ajuizada em 17.09.2014
Anexo n. 4	Decisão que Indeferiu o Pedido de Tutela Antecipada na Segunda Ação em 01.10.2014
Anexo n. 5	Sentença que Indeferiu a Inicial da Segunda Ação em 08.10.2014
Anexo n. 6	Petição Inicial da Terceira Ação, Ajuizada em 24.4.2015
Anexo n. 7	Decisão que Deferiu Pedido Liminar na Terceira Ação Judicial em 28.4.2015
Anexo n. 8	Sentença que Revogou a Liminar Concedida e Indeferiu a Inicial da Terceira Ação em 4.5.2015
Anexo n. 9	Reportagem Sobre o Discurso do Presidente do SIMTETÁXI-SP na Câmara dos Deputados publicada em 19.6.2015
Anexo n. 10	Projeto de Lei n. 282/2015 aprovado na Câmara Legislativa do DF em 30.6.2015