

Uber quer regulamentar “transporte compartilhado” pago no país

Os transportes ou viagens compartilhados já são hoje rotina para alguns brasileiros. No entanto, a prática poderá se tornar um instituto jurídico se o Poder Legislativo aceitar a proposta de regulamentação sugerida pela Uber. O aplicativo de celular da empresa conecta pessoas em busca de transporte e motoristas autônomos que cobram pela viagem. Um projeto para legalizar esse tipo de serviço foi discutido nessa terça-feira (11/8) pelo advogado Daniel Mangabeira, diretor de Políticas Públicas da empresa.

André Telles/FGV



Daniel Mangabeira afirma que Uber se encaixa em política de mobilidade urbana.
André Telles/FGV

Em palestra na conferência Tecnologia, Automação e o Futuro da Mobilidade, promovida pela Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro, Mangabeira reafirmou a tese de que o serviço prestado pelo Uber se enquadra no de [transporte privado de passageiros](#), previsto na Lei 12.587/2012, que instituiu a política nacional de mobilidade urbana.

Segundo o advogado, essa modalidade é “um guarda-chuva” que pode abarcar diversos tipos negócios e o Uber seria apenas um deles. O problema é que a lei da mobilidade urbana não detalha o que, de fato, caracterizaria esse tal transporte privado de passageiros.

Desde que chegou no Brasil, há um ano, o aplicativo se tornou alvo de ações na Justiça, movidas sobretudo por entidades ligadas a taxistas, que o acusam de prestar um serviço pirata. Por isso, a empresa é a primeira a querer fomentar o debate em torno da regulamentação.

Mangabeira explicou que a ideia de um sistema que promovesse o transporte compartilhado foi o que motivou o surgimento do Uber, há cinco anos, nos Estados Unidos. De lá para cá, a empresa tomou outros rumos, passou a oferecer o transporte individual com cara de serviço executivo, mas nunca abandonou aquele ideal. Tanto que o compartilhamento continua constando como uma opção no aplicativo.

“Somos uma empresa que busca contribuir para uma política de mobilidade urbana com o sistema de



compartilhamento de viagem com outro indivíduo. Ainda que o sistema seja simples, a implementação ainda é um pouco complexa”, disse o advogado, referindo-se a uma necessária mudança de cultura para que o transporte compartilhado seja incorporado pela sociedade.

De acordo com ele, avanços nesse sentido já são sentidos em cidades como Londres e São Francisco, onde o serviço também começou como uma opção ao transporte convencional, mas acabou por promover as viagens compartilhadas. Para Mangabeira, no Brasil, tornar essa prática um instituto jurídico seria um passo a mais para essa mudança.

O esforço do Uber para tentar legalizar o transporte compartilhado ganhou fôlego no ano passado, com a aprovação do plano diretor estratégico do município de São Paulo. Entre os objetivos do sistema de mobilidade, elencados no artigo 227 da norma, destaca-se a diretriz “promover o compartilhamento de automóveis”.

“O Uber não conflita com os modais existentes. Nossa ideia é mostrar que existe um lastro legal muito claro para um sistema como o do Uber operar nas cidades. Não se pode classificar o Uber como táxi, mas também não podemos ser considerados um sistema público de transporte”, afirmou Mangabeira.

Por oferecer uma frota de carros de luxo, facilitar o pagamento (que pode ser no cartão de crédito) e apresentar a rota e o valor estimado para o trajeto no momento da solicitação do serviço, o aplicativo causou a ira dos taxistas nos mais de 50 países onde se instalou.

Os motoristas de táxi alegam concorrência desleal e que a empresa presta um serviço sem regulamentação. Com relação a essa última acusação, o *app* começa a ganhar algumas batalhas. Recentemente, a Cidade do México foi o primeiro município da América Latina a autorizar o serviço. Lá, ficou decidido que os motoristas do aplicativo poderão atuar se adquirirem uma permissão do governo e pagarem 1,5% de impostos sobre cada corrida.

No Brasil, o projeto de lei do Distrito Federal que proibia o serviço foi vetado pelo governador Rodrigo Rollemberg. Ele alegou vícios de inconstitucionalidade na iniciativa e criou um grupo de trabalho para estudar a regulamentação do serviço.

Nesta semana, um outro veto também chamou a atenção. A presidente da República Dilma Rousseff se recusou a sancionar um artigo da Medida Provisória 673. O texto, que trata do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecia regras para a utilização de tratores agrícolas, mas um dispositivo incluído pelo Congresso na MP endurecia as penas para quem faz o “transporte de pessoas quando não for licenciado”. A interpretação foi de o dispositivo poderia prejudicar o Uber.

Com todas essas idas e vindas, a polêmica promete perdurar. “O argumento de que somos uma empresa querendo fazer dinheiro não é uma mentira. Somos uma empresa privada que busca auferir lucros. Mas provocamos impactos positivos onde operamos”, concluiu Mangabeira.

Date Created

12/08/2015