

PANORAMA DAS REGULAMENTAÇÕES DE SERVIÇOS DE VIAGEM SOB DEMANDA NO BRASIL

Francisco Minella Pasqual^{1 2}
Guillermo Sant'Anna Petzhold¹

¹WRI Brasil

²Universidade Federal do Rio Grande do Sul

RESUMO

A mobilidade compartilhada vem assumindo importante papel no transporte urbano, principalmente sob a forma de serviços de viagens sob demanda acionados via aplicativos de celular (*ridesourcing*). Devido a isso, diversas cidades estão buscando regulamentá-los, a fim de obter os melhores benefícios. Este artigo traz um panorama das regulamentações de mobilidade compartilhada no Brasil vigentes em junho de 2018, com foco nos serviços sob demanda. Duas regulamentações federais e 26 municipais foram mapeadas, sendo 22 delas sobre serviços sob demanda. Oito destas buscavam proibir tais serviços, enquanto 14 os legalizam. As políticas apresentam similares entre si, e trazendo requisitos mínimos para os serviços, os motoristas e os veículos, além de estipular taxações e compartilhamento de dados. Apesar de as regulamentações serem muito recentes, representam um primeiro passo na integração dos novos serviços ao sistema de transporte das cidades e podem promover a oferta de uma melhor acessibilidade no futuro.

ABSTRACT

Shared mobility has been assuming an important role in urban transport, principally as on-demand services contacted via smartphone apps (*ridesourcing*). Due to that, several cities are seeking to regulate these services, to obtain the best benefits from them. This paper brings a panorama of the shared-use mobility regulations in Brazil in June of 2018, with a focus on *ridesourcing*. Two federal regulations and 26 city-level were mapped, being that 22 of them are about *ridesourcing*. Eight of them sought to prohibit these services, while 14 of them made them legal. These policies are similar between themselves, and bring requisites for the services, for the vehicles and for the drivers, besides stipulating taxes and data sharing. Even though regulations are very recent, these policies represent a first step towards integrating shared mobility to the transport systems of the cities and can foster a better mobility in the future.

1. INTRODUÇÃO

A tecnologia é um dos grandes agentes na promoção de inovações em todas as áreas. Na mobilidade urbana isso não é diferente. Nos últimos anos isso tem sido visto em evidência, com diversas novas formas de se transportar nas cidades sendo possíveis graças a aplicativos para *smartphones* e o uso da economia compartilhada. Tais modos oferecem grande praticidade aos clientes e motoristas, devido à simplicidade de pedir, localizar e pagar pelas viagens diretamente pelos *smartphones* com acesso à internet.

O termo “Mobilidade Compartilhada” tem sido usado para englobar tanto o compartilhamento de viagens quanto o de veículos em diferentes meios de transporte. A carona (*carpooling*), compartilhamento de viagens entre pessoas com trajetos similares), o compartilhamento de automóveis e de bicicletas (*carsharing* e *bikesharing*, respectivamente) e os serviços de viagens sob demanda (*ridesourcing*, viagem feita com um motorista particular contatado na hora via aplicativo), são os exemplos mais recorrentes de mobilidade compartilhada. Além disso, todos costumam envolver o uso de alguma aplicativo de celular para a sua operação.

Serviços de mobilidade compartilhada, sobretudo os serviços sob demanda, geram diversos impactos sobre a vida das pessoas e sobre as cidades como um todo. Porém, dado o pouco tempo de operação e o fato de poucos dados serem disponibilizados pelas empresas, ainda há muita incerteza em torno desses impactos, e os estudos existentes ainda são limitados e focados

principalmente em países do hemisfério norte (Codagnone e Martens, 2016; Henao, 2017 e Rayle *et al.*, 2016).

Por um lado, a mobilidade compartilhada proporciona diversas oportunidades, tanto para os usuários quanto para as cidades como um todo. Para as pessoas, representa uma opção prática, costumeiramente de preço mais acessível e segura de transporte, além de eliminar necessidade de estacionamento. Do ponto de vista da cidade, a mobilidade compartilhada é interessante, pois pode equilibrar oferta e demanda, reduzir viagens com veículos ocupados por uma só pessoa, reduzir a necessidade de vagas de estacionamento, e, à longo prazo, diminuir a posse de veículos (Rayle *et al.*, 2016; Clewlow e Mishra, 2017). Além disso, esses serviços trazem um grande potencial de dados que podem ser compartilhados com as cidades a fim de serem utilizados para melhorar o planejamento urbano.

Todavia, esses serviços também podem trazer impactos negativos. Alguns estudos recentes na área mostram que, para cidades norte-americanas, os serviços sob demanda estão aumentando o número de viagens realizadas e também o *vehicle-miles-traveled* (VMT) (Henao, 2017; Schaller, 2017). Segundo Schaller (2017), a cidade de Nova York teve uma adição de 600 milhões de milhas percorridas por automóveis entre 2013 e 2016 devido aos serviços sob demanda. Isso originou-se pela indução de novas viagens e pela migração de usuários de meios de transporte coletivo ou ativo. No Brasil, efeitos similares podem ser vistos. O número de passageiros transportados por ônibus urbanos está em queda (NTU, 2017), e um dos possíveis motivos apontados é o alto crescimento dos serviços de viagens sob demanda.

Outra preocupação é a competição com os táxis regulares, devido à similaridade de funções que eles trazem. Mundialmente, diversos países contaram com protestos de motoristas de táxi contrários aos novos serviços, e, no Brasil, eles aconteceram na maioria das grandes cidades. Dados mostram que, de fato, houve redução no número de viagens por táxi em diversas cidades brasileiras (CADE, 2018), e a insatisfação dos motoristas da classe gerou preocupações para o poder público de diversas cidades.

Vivencia-se um momento de mudanças, que oferece benefícios, mas também traz desafios para as cidades promoverem a mobilidade sustentável. Para alcançar isso, é vital que os municípios deem as diretrizes corretas, formulando políticas que busquem integrar os meios de transporte tradicionais com essas novas tendências.

Este artigo tem como foco mapear as regulamentações de mobilidade compartilhada existentes no Brasil e analisar em detalhe as que dizem respeito aos serviços de viagem sob demanda. Estas, tem seu conteúdo analisado através de diferentes perspectivas, como: requisitos que os serviços, os motoristas e os veículos devem atender, as taxas incidentes sobre esses serviços, bem como a política de compartilhamento de dados.

2. CARACTERIZAÇÃO DA BASE DE DADOS

Ao observar-se o cenário internacional, já é possível identificar algumas organizações que estão mapeando como a América do Norte e da Europa começaram a regulamentar serviços de mobilidade compartilhada, como o Shared-Use Mobility Center (2018). Porém, pouco se sabe sobre esse cenário nos países em desenvolvimento. Com o intuito de mapear e estudar como as cidades do Hemisfério Sul estão regulando a mobilidade compartilhada, foi desenvolvido

uma base de dados contendo informações sobre Brasil, México, Índia e China (WRI Ross Center for Sustainable Cities, 2018).

A base de dados abrange regulamentações de nível nacional, estadual e municipal vigentes até junho de 2018. Foram mapeadas as regulamentações em estados e cidades com mais de 500 mil habitantes, com exceção da China, onde foram mapeadas apenas as regulamentações das principais cidades do país. O conteúdo das regulamentações e as suas descrições são apresentados na Tabela 1.

Tabela 1: Critérios utilizados na base de dados e suas definições

	Indicador	Definição
1	País	País onde a regulamentação foi aplicada
2	Cidade/Estado	Cidade ou estado onde a regulamentação foi aplicada
3	Nível da regulamentação	Federal, estadual ou municipal
4	Tipo de mobilidade compartilhada regulamentada	A qual tipo de mobilidade compartilhada a regulamentação se aplica (ex. serviços sob demanda, carona solidária, compartilhamento de veículos sem condutor e compartilhamento de bicicletas)
5	Identificação da regulamentação	Número e data de identificação do documento da regulamentação
6	Link da regulamentação	Link de acesso para o documento da regulamentação
7	Status da regulamentação	Regulamentação em vigor, em período de adaptação, sob apelação ou em desenvolvimento, e se é de caráter permissivo ou proibitivo
8	Ano de promulgação	Ano em que a regulamentação passou a ter validade
9	Direitos de operação	Quem pode operar os serviços sob tal regulamentação
10	Requisitos do governo	Requisitos obrigatórios que os governos local/municipal devem seguir para estarem de acordo com a regulamentação
11	Requisitos para licenciamento de operadores	Requisitos obrigatórios que as empresas operadoras devem seguir para obter a licença de operação (ex. documentação)
12	Requisitos dos serviços	Requisitos obrigatórios que as empresas operadoras devem seguir para estarem de acordo com a regulamentação (ex. funcionalidades, opções de pagamento)
13	Requisitos dos veículos	Requisitos obrigatórios que os veículos utilizados na operação devem seguir para estarem de acordo com a regulamentação (ex. documentação)
14	Requisitos dos motoristas	Requisitos obrigatórios que os motoristas cadastrados nas empresas operadoras devem seguir para estarem de acordo com a regulamentação (ex. documentação)
15	Requisitos dos usuários	Requisitos obrigatórios que os usuários dos serviços devem seguir para estarem de acordo com a regulamentação
16	Taxação	Abordagem da regulamentação de quais taxas e impostos incidem sobre os serviços
17	Tarifa	Abordagem da regulamentação sobre como as tarifas dos serviços devem ser calculadas
18	Restrições dos serviços	Restrições dos serviços destacadas na regulamentação (ex. limite de frota e limitações geográficas)

19	Multas e sanções	Multas e sanções aplicáveis aos serviços destacadas na regulamentação (ex. multa por descumprimento dos requisitos de licenciamento)
20	Compartilhamento de dados	Abordagem da regulamentação sobre compartilhamento de dados (ex. frequência, obrigatório ou não, quais dados são esses)
21	Outros	Informações relevantes não-aplicáveis em nenhum outro indicador

Ao todo, o banco de dados engloba 90 regulamentações, cobrindo cinco tipos de mobilidade compartilhada: (i) serviços de viagens sob demanda, (ii) compartilhamento de veículos, (iii) compartilhamento de bicicletas, (iv) carona e (v) ônibus sob demanda. Das 90, mais de 50 se referem aos serviços de viagens sob demanda.

No cenário brasileiro, foram mapeadas 28 regulamentações, sendo duas a nível federal e 26 a nível municipal, provenientes de 22 cidades distintas. As regulamentações encontradas cobrem quatro tipos de mobilidade compartilhada: serviços de viagens sob demanda (24 regulamentações), compartilhamento de automóveis (2), carona solidária (1) e compartilhamento de bicicletas (1).

3. ANÁLISE DAS REGULAMENTAÇÕES FEDERAIS BRASILEIRAS

3.1. Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) teve importante papel durante a chegada dos serviços de viagens sob demanda ao país. No seu artigo no 3, a política conceitua como um modo de transporte o “transporte de passageiros individual privado”, que foi considerado como um modo que incluiria os serviços oferecidos por essas empresas. Muitas regulamentações que proibiam esse serviço foram suspensas ou revogadas na justiça com base na PNMU. A lei de 13.640/2018 incidiu mudanças que se aplicam exatamente nessa lei, deixando mais clara a conceituação deste modo de transporte.

3.2. Lei 13.640/2018

Visando alterar partes da PNMU e a fim de incluir definições mais claras sobre os serviços de viagens sob demanda (criando o modo “transporte remunerado privado individual de passageiros”), a lei foi publicada em 27 de março de 2018. Os critérios encontrados na regulamentação foram os seguintes:

3.2.1 Requisitos do governo

A Lei indica que compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal a regulamentação e fiscalização do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, desde que observem as diretrizes previstas nesta política, categorizadas de acordo com os critérios abaixo:

3.2.2. Requisitos dos motoristas

A Lei indica que os motoristas devem:

- contratar seguros APP e DPVAT;
- ter inscrição como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);
- possuir CNH categoria B ou superior, com informação que exerce atividade remunerada;
- conduzir veículo que atenda às características exigidas na regulamentação municipal;

- portar autorização emitida pelo poder público municipal para prestação do serviço; emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- certidão negativa de antecedentes criminais.

A primeira versão do Projeto de Lei previa também a obrigatoriedade de o carro ser registrado e emplacado na categoria aluguel (veículos com placa vermelha). Esse foi o ponto mais criticado pelas empresas operadoras e pelos motoristas, sendo suprimido posteriormente.

3.2.3. Taxação sobre os serviços

A única exigência da Lei nesse sentido é a efetiva cobrança de todos os impostos municipais devidos.

3.2.4. Multas e sanções

A Lei indica que a prestação de transporte remunerado privado individual de passageiros fora das exigências previstas se caracteriza como transporte ilegal de passageiros.

4. ANÁLISE DAS REGULAMENTAÇÕES MUNICIPAIS BRASILEIRAS

Dentre as 26 regulamentações municipais mapeadas, 22 são referentes aos serviços sob demanda, tendo apenas as cidades de São Paulo e São José dos Campos regulamentado outras categorias de mobilidade compartilhada. A análise das regulamentações sobre serviços de viagens sob demanda é apresentada a seguir.

4.1. Status da regulamentação

As regulamentações estudadas foram caracterizadas em dois *status* possíveis: em vigor (12), e sob apelação (10). Dentro das 22 regulamentações, pode-se classificá-las ainda quanto ao seu caráter: se são “permissivas”, isto é, foram concebidas para permitir a operação desse tipo de serviço (o caso de 14 regulamentações) ou se são “proibitivas”, com a intenção de proibi-los (8).

O status “sob apelação” foi considerado, então, para classificar um caso muito observado no caminho das regulamentações: quando algum recurso da justiça (municipal ou estadual) bloqueou a vigência da regulamentação. Esses recursos, comumente pedidos pelas empresas operadoras ou por motoristas parceiros, aconteceram em quase todos os casos de regulamentações proibitivas (6 de 8), e na prática significam que os serviços continuaram a operar nas cidades normalmente, sem regulação alguma. Também se observaram duas regulamentações permissivas com status “em apelação”, devido a recursos por parte das empresas de mobilidade que consideraram as políticas restritivas demais para a operação de seus serviços.

Portanto, dentre as 22 regulamentações de serviços sob demanda, apenas 10 foram classificadas como “permissivas” e “em vigor”, sendo esse o foco das análises a seguir. Esse é o caso das regulamentações das cidades de Campinas (2017), Curitiba (2017), Fortaleza (2018), Goiânia (2017), Joinville (2017), Rio de Janeiro (2018), São Paulo (2016), São José dos Campos (2017), Vitória (2016) e de Brasília/Distrito Federal (2016). A Figura 1 apresenta o panorama da regulamentação desses serviços no Brasil.



Status da regulamentação	Representação no mapa	Cidades
Permissiva e em vigor (10)		Brasília, Campinas, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Joinville, São Paulo, São José dos Campos e Vitória
Permissiva e sob apelação (4)		Belo Horizonte, Campo Grande, Maceió e Porto Alegre
Proibitiva e em vigor (2)		Macapá e Teresina
Proibitiva e sob apelação (6)		Aracaju, Belém, Juiz de Fora, Recife, Salvador e São Luís

Figura 1: Mapa das cidades brasileiras com regulamentações de serviços de viagens sob demanda

4.2. Ano de promulgação

Todas as regulamentações foram publicadas entre 2016 e 2018, sendo quatro nos dois primeiros anos e duas em 2018. Ou seja, dois anos após o início das operações da primeira empresa no país (2014), nas cidades de Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte.

4.3. Direitos de operação

Todas as regulamentações estipulam que somente empresas cadastradas perante o município e que cumpram todos os requisitos têm o direito de operar este tipo de serviço na cidade.

4.4. Requisitos do governo

Nesse critério, é citado o papel do governo na regulamentação. Aborda-se principalmente seu papel em fiscalizar se os requisitos da política estão sendo cumpridos, determinar o preço público a ser pago (nos casos em que o preço não está especificado no próprio documento) e determinar os parâmetros para licenciamento das empresas operadoras (quando não especificado).

A regulamentação de São Paulo ainda institui um comitê (o CMUV - Comitê Municipal de Uso do Viário) responsável por fazer a vistoria da operação e realizar ajustes necessários na lei, enquanto as outras deixam isso a cargo das autoridades locais de transporte.

4.5. Requisitos para licenciamento de operadores

Todas as regulamentações exigem que as empresas apresentem documentos legais, incluindo comprovantes de débitos negativos. Além disso, seis delas exigem que a empresa possua sede ou um escritório na cidade.

4.6. Requisitos dos serviços

Os requisitos de serviço são, majoritariamente, exigências que os aplicativos devem possuir a fim de oferecer mais segurança e conforto aos passageiros. A maioria dessas exigências já eram características presentes nos aplicativos antes das regulamentações. Existem muitas semelhanças entre o conteúdo de cada cidade. A Figura 2 apresenta quantas vezes cada requisito foi encontrado e nas regulamentações de quais cidades ele está presente.

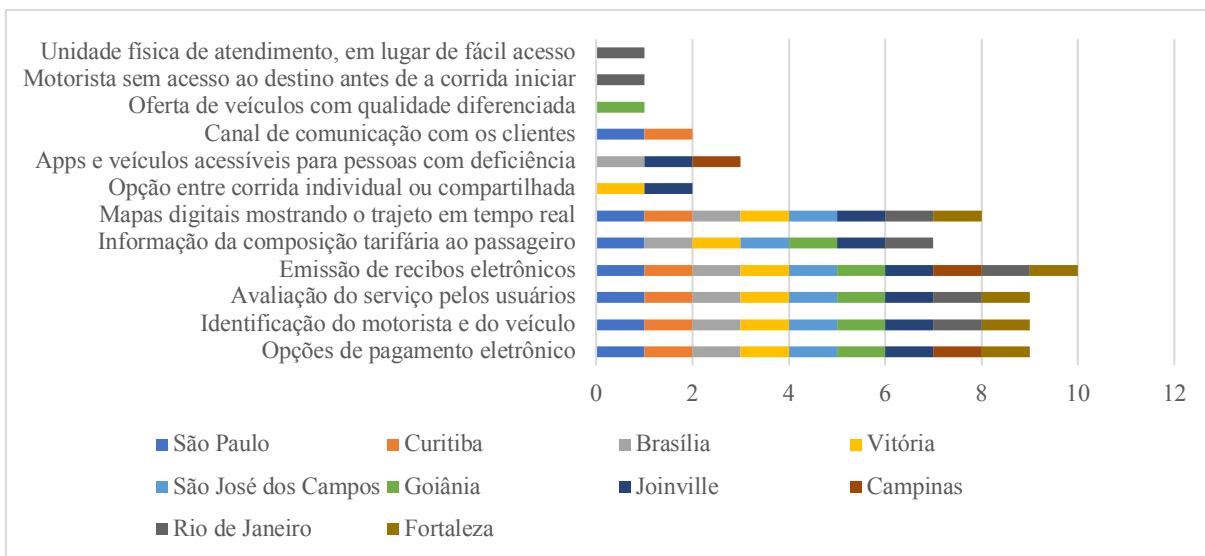


Figura 2: Requisitos dos serviços encontrados nas regulamentações

4.7. Requisitos dos veículos

Os requisitos que os veículos utilizados devem cumprir também têm similaridades entre as diferentes regulamentações. No que se refere a idade máxima para as frotas, quatro regulamentações estabelecem que os veículos tenham até oito anos de fabricação, enquanto outras cinco estabelecem esse máximo em cinco anos (porém para três delas esse limite é válido apenas para veículos elétricos ou híbridos, sendo oito para os que não se aplicam a isso). Apenas a cidade de Joinville não define uma idade máxima.

Três das regulamentações (Curitiba, Brasília e Rio de Janeiro) permitem que veículos híbridos, elétricos ou com acessibilidade universal operem com uma idade maior, estabelecendo assim um incentivo para a sua adoção. Outros requisitos que aparecem nas regulamentações estão relacionados à segurança (identificação visual) e ao conforto (quatro portas e sistemas de ar-condicionado, por exemplo) (Figura 3). Entre eles, está a exigência de licenciamento e emplacamento na cidade de operação, que constitui um dos principais pontos de motivo de apelação por parte das empresas e dos condutores.

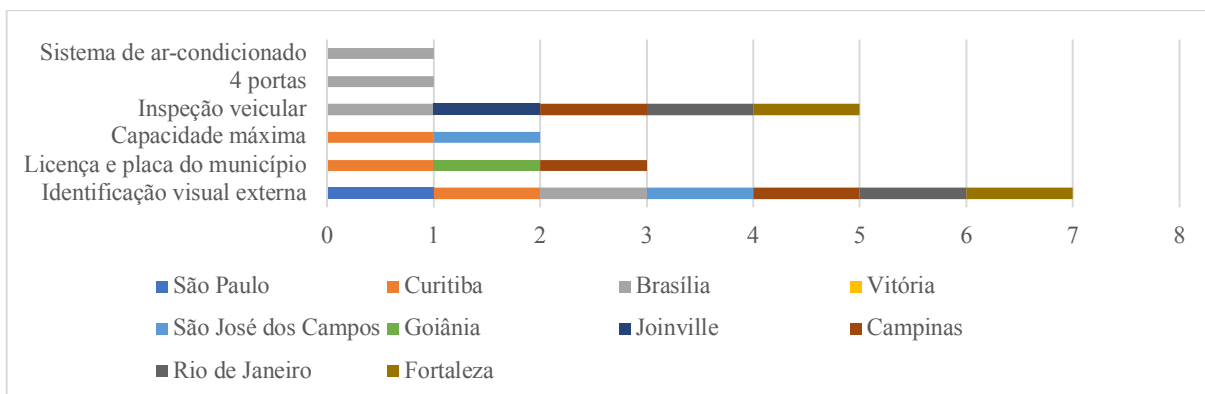


Figura 3: Requisitos dos veículos encontrados nas regulamentações

4.8. Requisitos dos motoristas

Observa-se uma boa quantidade de semelhanças entre as diferentes cidades. As exigências são,

novamente, com o teor de prover segurança para os usuários. A Figura 4 apresenta quais são os requisitos presentes nas regulamentações municipais e quais cidades os preveem.

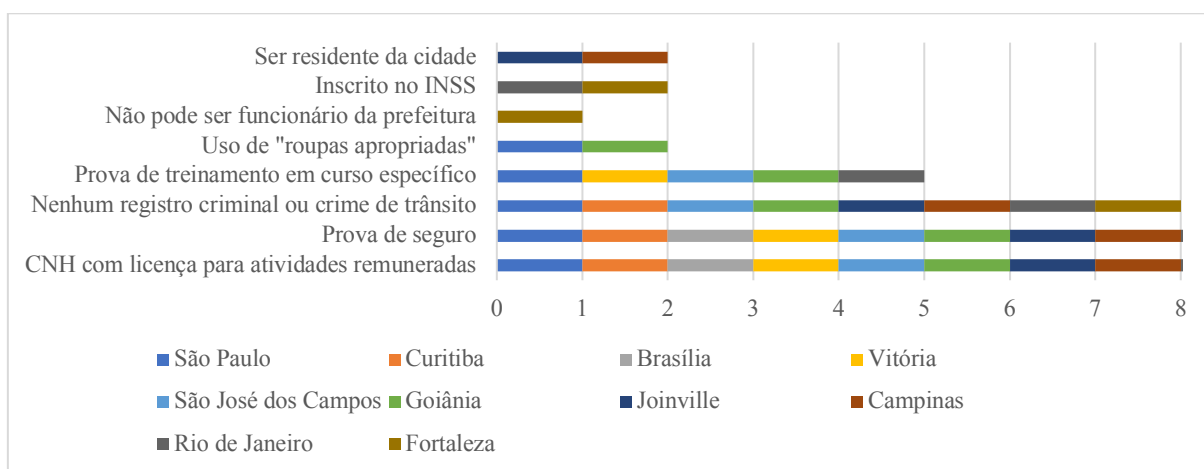


Figura 4: Requisitos dos motoristas encontrados nas regulamentações

Destaca-se a similaridade com os *Requisitos dos motoristas* existentes na regulamentação federal (seção 3.2.2.), que, por ter sido elaborada depois da maioria das regulamentações municipais pode ter levado em conta alguns desses aspectos.

4.9. Requisitos dos usuários

Nenhum requisito voltado aos usuários foi encontrado nas regulamentações municipais de serviços de viagens sob demanda.

4.10. Taxação

Todas as dez regulamentações preveem o pagamento por parte das empresas de um imposto específico sobre o serviço em virtude do uso intensivo do sistema viário. Esse imposto é uma porcentagem do valor de cada corrida (no caso de cinco regulamentações) ou um preço fixo por km percorrido (no caso das outras cinco). Além disso, a política de São José dos Campos ainda prevê o pagamento de uma taxa pelo licenciamento das empresas.

Em adição a isso, duas regulamentações ainda apresentam possibilidades de variações do imposto baseado em aspectos que a prefeitura gostaria de incentivar. A política de Curitiba cobra valores que vão de R\$0,03 por km (corridas acima de 10km) até R\$0,08 por km (corridas de até 5 km), reduzindo gradativamente o valor cobrado quanto mais longa for a viagem.

Já a regulamentação de São Paulo apresenta uma “política de incentivo ou desincentivo”, que traz fatores que alteram o preço-base de R\$0,10 por km, buscando incentivar aspectos ligados à equidade, à sustentabilidade e a maior oferta em horários fora de pico. A Tabela 2 apresenta quais são esses fatores e qual a incidência deles sobre o preço original. Além disso, a cidade ainda adota uma política de preço público progressivo, baseado na quilometragem percorrida por hora por cada empresa, conforme a Tabela 3. Ou seja, quanto mais intensivo for o uso da malha viária em um horário, maior será o valor pago em impostos, dessa forma, cobrindo eventuais externalidades que tenham sido causadas pelo uso além do estipulado (congestionamento, emissões, entre outros).

Tabela 2: Fatores de incentivo e desincentivo presentes na regulamentação de São Paulo.
(Fonte: Resolução CMUV, 2017a)

Categoria de incentivo e desincentivo	Fator multiplicador
Quilômetro rodado por condutor do gênero feminino	10%
Quilômetro rodado por carro acessíveis nos termos do art. 12 do Decreto 56.981/2016	10%
Quilômetro rodado por veículo híbrido ou não poluente	10%
Quilômetro rodado fora do centro expandido	50%
Quilômetro rodado entre 10h e 17h	70%
Quilômetro rodado entre 20h e 22h	50%
Quilômetro rodado entre 22h e 7h	10%
Quilômetro rodado em domingos e feriados	70%
Quilômetro rodado por meio de sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes (varia conforme número de usuários compartilhando o trajeto)	10% a 50%

Tabela 3: Faixas de cobrança do preço público progressivo na regulamentação de São Paulo.
(Fonte: Resolução CMUV, 2017b)

Consumo de km por hora	Acréscimo no preço	Preço por km
Até 15.083,33	0%	R\$ 0,10
15.083,33 – 30.166,66	10%	R\$ 0,11
30.166,66 – 45.250,00	30%	R\$ 0,13
45.250,00 – 60.233,34	60%	R\$ 0,16
60.233,34 – 75.416,66	130%	R\$ 0,23
Acima de 75.416,66	260%	R\$ 0,36

4.11. Tarifa

Oito das regulamentações dão liberdade para as empresas determinarem seus preços, enquanto duas não fazem nenhuma menção à tarifa. Quatro delas estipulam que a prática de tarifa dinâmica (aumento do preço da corrida devido à baixa oferta ou à alta demanda) deve ser claramente informada e aceita pelo usuário antes do começo da corrida (prática que os aplicativos costumemente já faziam). Isso ocorre nas cidades de Curitiba, Rio de Janeiro, São José dos Campos e Vitória.

4.12. Restrições dos serviços

A única restrição aos serviços encontrada nas oito regulamentações é na cidade de São Paulo. Ela estipula uma “meta de utilização intensiva do viário” como forma de inibir a superexploração da malha viária (CMUV, 2016). Essa meta considera a distância percorrida por todas as empresas operadoras, e é baseada na distância média que um táxi percorre por mês (5.430 km). Inicialmente, essa meta era o equivalente a 5.000 táxis por mês, e foi posteriormente dobrado para o equivalente a 10.000 táxis por mês.

4.13. Multas e sanções

O critério que mais apresenta variações entre as diferentes regulamentações, *Multas e sanções* estipula cobranças que podem ser feitas tanto aos motoristas quanto às empresas operadoras. Quatro cidades preveem multas a motoristas que variam de R\$100,00 (Goiânia) a R\$3.000,00 (Fortaleza), além de revogação da licença para dirigir por esse serviço em casos mais graves em 4 cidades. Para as empresas, os valores variam de R\$3.000,00 (Campinas) até R\$101.700,00 (Campinas), além de revogação da licença de operação da empresa nas cidades de Brasília, Campinas, Goiânia, Joinville e Vitória.

4.14. Compartilhamento de dados

Os serviços de viagens sob demanda geram um volume de dados muito grande, que se bem utilizados podem ser valiosos para o planejamento urbano das cidades. Através da análise, observa-se que o compartilhamento de dados foi um aspecto bastante considerado na formulação das políticas municipais. Nove regulamentações estipulam a obrigatoriedade do compartilhamento. Apenas a cidade de Campinas não menciona nada em sua regulamentação. A Figura 5 apresenta quais são os dados exigidos por esses nove municípios.

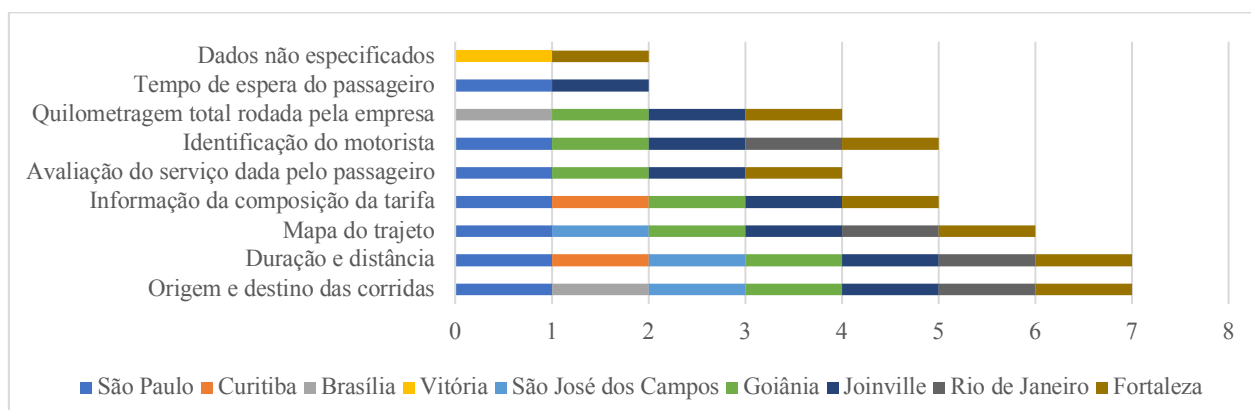


Figura 5: Dados de viagens que devem ser compartilhados pelas empresas.

5. CONCLUSÃO

A mobilidade compartilhada já se apresenta como uma opção de transporte do cotidiano das pessoas e a tendência é que seu espaço só aumente no futuro. O seu surgimento impõe desafios e oportunidades para tornar a mobilidade mais sustentável nas cidades de todo o mundo. Cabe ao poder público conduzi-las nesta direção, e as regulamentações aparecem como um instrumento importante para tal.

Por ser recente, estudos sobre os impactos da mobilidade compartilhada e sobre suas regulamentações ainda são incipientes e, em geral, focados em cidades norte-americanas e europeias. Este artigo mapeia as regulamentações de mobilidade compartilhada brasileiras e analisa as que são referentes aos serviços de viagens sob demanda vigentes até junho de 2018.

Das 28 regulamentações mapeadas, 24 (86%) se referem diretamente aos serviços de viagem sob demanda (uma federal e 22 municipais) e uma indiretamente (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Das regulamentações municipais, 8 (36%) proíbem a sua operação, em vez de efetivar suas operações de forma regulada. Apenas as cidades de São Paulo e São José dos Campos buscam regular outras formas de mobilidade compartilhada, no caso o

compartilhamento de veículos, a carona solidária e o compartilhamento de bicicletas. Hipótese para tal estão comumente associadas à direta concorrência com o mercado de táxis e possível concorrência desleal por não pagar impostos, agravado pela rápida e crescente popularidade destes serviços.

Através das análises, percebe-se que as regulamentações *permissivas* seguem uma mesma linha em boa parte de seus conteúdos, tendo como referência provável a política de São Paulo, a primeira do país a regular os serviços de viagens sob demanda. Das 10 regulamentações permissivas, todas apresentam requisitos para o licenciamento de empresas operadoras, para os serviços em si, para os motoristas e para os veículos utilizados, além de definir impostos específicos que devem ser pagos pela prestação do serviço.

Em relação a taxaço, nota-se a tentativa de Curitiba e São Paulo em estimular o uso desses serviços em casos específicos. Curitiba, incentiva viagens mais longas, reduzindo gradativamente o imposto para aquelas com mais de 5 km, que, no entendimento da cidade, são viagens mais típicas de serem realizadas em automóvel. São Paulo estabelece uma série de fatores que beneficiam o usuário, o motorista, a empresa e a cidade. Para o usuário, a lei prevê diminuição do imposto para uso compartilhado (modalidade *pool*) e incentiva seu uso fora dos horários de pico e nos domingos e feriados, o que também pode ser bom para a cidade, pois é quando a oferta de transporte coletivo é mais reduzida. Para o motorista, a lei incentiva que mais mulheres trabalhem nestas empresas e promove a adoção de frota híbrida, elétrica e com acessibilidade universal, o que novamente também pode ser positivo para a cidade. Nenhuma das oito políticas, porém, aborda diretamente a integração desses serviços com o transporte coletivo de média e alta capacidade, favorecendo o *first/last mile*. Esta prática, já é encontrada em cidades estado-unidenses (King, 2016; Centennial, 2017) e teve um piloto na Linha 4 do Metrô Rio (VEJARio, 2017) e na Linha 4 - Amarela em São Paulo (99, 2018). No que tange o compartilhamento de dados, 90% das regulamentações exigem alguma contrapartida. Os principais dados solicitados são (i) origem e destino da corrida, (ii) duração e (iii) distância; algumas ainda pedem o tempo de espera.

Todas estas regulamentações analisadas são muito recentes, e ainda não se sabe que impactos irão causar a longo prazo. Contudo, suas homologações representam um importante primeiro passo para que as inovações em mobilidade sejam integradas ao sistema de transporte das cidades e oferecem fontes de aprendizado nas quais cidades que ainda não regularam estes serviços podem se espelhar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 99 (2018) 99 oferece desconto entre metrô e Cidade Universitária em SP. Disponível em: <<https://99app.com/newsroom/99-oferece-desconto-entre-metro-e-cidade-universitaria-em-sp/>>. Acesso em: 08 jul. 2018.
- Brasil (2012) Lei nº 12.857, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12857.htm>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- Brasil (2017) Projeto de Lei Complementar PLC 28/2017. Brasília, DF. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=5222522&disposition=inline>>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- Brasília (2016) Lei no 5.691, de 02 de agosto de 2016. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/TelaSaidaDocumento.cfm?txtNumero=5691&txtAno=2016&txtTipo=5&txtParte=>>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- CADE (2018) Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?. Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Brasília, DF.
- CMUV (2016) Resolução no 02, de 12 de maio de 2016. Comitê Municipal de Uso do Viário, São Paulo, SP. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/resolucao-02_2016-

- sistematica-meta_1482508855.pdf>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- CMUV (2017a) Resolução no 15, de 05 de maio de 2017. Comitê Municipal de Uso do Viário, São Paulo, SP. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/resolucao-cmuv-15-altera-resolucoes-1-2-12-13_1494449325.pdf>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- CMUV (2017b) Resolução no 14, de 01 de março de 2017. Comitê Municipal de Uso do Viário, São Paulo, SP. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/resolucao-14-2017-politica-incentivo-desincentivo_1490708691.pdf>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- Campinas (2017) Lei no 15.539, de 15 de dezembro de 2017. Campinas, SP.
- Centennial (2017) GoCentennial. Centennial, Estados Unidos. Disponível em: <<http://go.centennialco.gov/>>. Acesso em: 08 jan. 2018.
- Clewlow, R. e G. S. Mishra (2017) Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States. Research Report UCD-ITS-RR-17-07. Institute of Transportation Studies, University of California. Davis, United States.
- Codagnone, C. e B. Martens (2016) Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues. *SSRN Electronic Journal*, v. 1. Disponível em: <<https://www.ssrn.com/abstract=2783662>>. Acesso em: 04 jun. 2018.
- Curitiba (2017) Decreto no 1.302, de 18 de julho de 2017. Curitiba, PR. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=346498>>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- Fortaleza (2018) Lei no. 10.751, de 08 de junho de 2018. Fortaleza, CE. Disponível em: <<http://apps.fortaleza.ce.gov.br/diariooficial/download-diario.php?objectId=workspace://SpacesStore/f3a04b23-0c10-4234-8897-85f02d789bac;1.0&numero=16276>>. Acesso em: 08 set. 2018.
- Goiânia (2017) Decreto no 2.890, de 06 de outubro de 2017. Goiânia, GO. Disponível em: <http://www.goiania.go.gov.br/Download/legislacao/diariooficial/2017/do_20171006_000006668.pdf>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- Henao, A. (2017) Impacts of Ridesourcing - Lyft and Uber - on Transportation Including VMT, Mode Replacement, Parking, and Travel Behavior. *Thesis for the Doctor of Philosophy degree – University of Colorado at Denver, Civil Engineering Program*.
- Joinville (2017) Lei no 352, de 06 de novembro de 2017. Joinville, SC. Disponível em: <<http://legiscam.cvj.sc.gov.br/fusion/portal/render/Form/view/normal?showContainer=true&noPadding=true&autoedit=true&type=NeoDocument&id=13877378&user=guest>>. Acesso em: 9 jul 2018.
- King, H. (2016) New Jersey town is subsidizing Uber rides. CNN Tech. New Jersey, United States.
- VEJARio (2017) Metrô e 99 lançam cartão com descontos para os dois transportes. Rio de Janeiro, RJ. Disponível em: <<https://vejario.abril.com.br/cidades/metro-e-99-lancam-cartao-com-descontos-para-os-dois-transportes/>>. Acesso em: 08 jul. 2017.
- NTU (2017) Anuário NTU: 2016-2017. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Brasília, DF.
- Rayle, L.; Dai, D.; Chan, N.; Cervero, R. e Shaheen, S. (2016) Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco. *Transport Policy*, v. 45, p. 168–178. Ride-Hailing in the United States. *Research Report UCD-ITS-RR-17-07*. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, United States.
- Rio de Janeiro (2018) Decreto no 44.399, de 11 de abril de 2018. Rio de Janeiro, RJ. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=358910>>. Acesso em: 08 set. 2018.
- São José dos Campos (2017) Decreto no 17.462, de 19 de maio de 2017. São José dos Campos, SP. Disponível em: <<http://servicos.sjc.sp.gov.br/governo/boletim/boletimPDF/20170522141550b21c373a-f7f2-4dce-b389-f07d7b3e3373.pdf>>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- São Paulo (2016) Decreto no 56.981, de 10 de maio de 2016. São Paulo, SP. Disponível em: <<http://servicos.sjc.sp.gov.br/governo/boletim/boletimPDF/20170522141550b21c373a-f7f2-4dce-b389-f07d7b3e3373.pdf>>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- Schaller, B. (2017) Unsustainable? The Growth of App-Based Ride Services and Traffic, Travel and the Future of New York City. New York, United States.
- Shared-Use Mobility Center (2018) Shared Mobility Policy Database. Disponível em: <<http://policies.sharedusemobilitycenter.org/#/>>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- Vitória (2016) Decreto no 16.770, de 29 de julho de 2016. Vitória, ES.
- WRI Ross Center for Sustainable Cities (2018) New Sustainable Mobility: Leveraging technology to deliver better mobility for all. Disponível em: <<http://wrirosscities.org/newmobility>>. Acesso em: 09 jul. 2018.