



Ilustríssimo Senhor **MANOEL JUNIOR FERREIRA VELOSO**
Superintendente de Negócios Mobiliários da **MAPA**
DIRETORIA DE NEGÓCIOS MOBILIÁRIOS E LICITAÇÕES

Ref.: Edital de Credenciamento n. 002/2020 - DNML/MAPA

UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., pessoa jurídica de direito privado inscrita no CNPJ/MF sob o n. 17.895.646/0001-87, com sede em São Paulo-SP, na Avenida Juscelino Kubitschek, 1909, 12o, 14o e 15o andares, salas 121, 141 e 151, comparece respeitosamente para, na forma do item 17.13 do Edital, apresentar pedido de **esclarecimentos sobre o Edital de Credenciamento n. 002/2020 - DNML/MAPA**, da Maranhão Parcerias.

1. Ressalva necessária: o modelo de negócio da UBER

Inicialmente, a UBER pede licença para esclarecer sobre o modelo de negócios da empresa. Reputa que esse modelo corresponde ao modo de atuação de grande parte das operadoras de aplicativos de intermediação de transporte individual de passageiros.

A UBER é uma empresa de tecnologia que não presta serviços de transporte. A UBER não possui motoristas, nem frota de veículos próprios. Sua atuação consiste em viabilizar, por meio de aplicativo, a aproximação entre prestadores de serviços de transporte (“motoristas parceiros”) e tomadores desses serviços (“usuários”). Ou seja, o modelo de negócios da UBER envolve a intermediação digital de transporte de passageiros e não o transporte de passageiros em si.

Os motoristas parceiros que utilizam o aplicativo da UBER são prestadores de serviço de transporte individual privado. Atuam de maneira independente e autônoma e detêm toda a responsabilidade inerente ao transportador. Conseqüentemente, a UBER

LB

não possui ingerência sobre esses motoristas parceiros e, portanto, não tem responsabilidade sobre as suas ações.

Esse aspecto é fundamental para compreender os apontamentos que serão feitos nesta manifestação sobre o Edital de Credenciamento n. 002/2020 - DNML/MAPA.

A adoção de uma disciplina que pressupõe uma relação de prestação de serviço de transporte diretamente por um prestador responsável por tal serviço torna problemática a participação das operadoras de aplicativos como a UBER.

O seu modo de atuação é incompatível com essa disciplina, na medida em que elas não prestam o serviço de transporte, mas apenas o serviço de intermediação digital entre os motoristas (efetivos prestadores) e os usuários do transporte.

O ponto fundamental é que esse modelo de negócios apresenta vantagens significativas para todas as partes envolvidas, pois atende a necessidade de transporte com alto grau de qualidade e com preços inferiores, garantindo a plena satisfação do usuário – o que se confirma pela grande adesão do público em geral.

2. Estabelecimento de limites de utilização para usuários individuais

O item 3.3.3 do TR estabelece como funcionalidade obrigatória a possibilidade de estabelecimento de limites de utilização para perfis individuais.

Este é um processo que não pode ser personalizado para cada usuário, limitando individualmente a utilização da plataforma, sendo possível a limitação de grupos de usuários.

A Uber entende não haver prejuízo no estabelecimento de limitação por grupos de usuários, atendendo às exigências da MAPA no que diz respeito ao item 3.3.3 do TR. Esse entendimento está correto?

3. Registro de avaliação dos serviços pelos usuários

O item 3.3.4 do TR traz como funcionalidade obrigatória do serviço prestado o registro da avaliação atribuída a motoristas para que a credenciada possa excluir da plataforma para atendimento à MAPA, "*os motoristas que não preencherem um parâmetro mínimo de qualidade*".

Isso demanda esclarecimentos sobre a avaliação realizada por usuários e motoristas no aplicativo da Uber:

A Uber deseja que os usuários tenham acesso a serviços de alta qualidade por meio do aplicativo móvel da Uber. Dessa forma, no caso de motoristas, é necessário que estes mantenham uma avaliação média que exceda a avaliação média mínima aceita pela Uber. Caso a média de avaliação do motorista fique abaixo da avaliação média mínima, a Uber notifica o motorista para que, dentro de um prazo limitado, eleve sua média de avaliação. Caso o motorista não eleve sua média de avaliação acima da avaliação média mínima no prazo que lhe foi concedido (se for o caso), a Uber poderá desativar o acesso desse motorista ao aplicativo de motorista e aos serviços da Uber.

Este é um processo que não pode ser personalizado para cada usuário para permitir que determinados motoristas deixem de fornecer o serviço de transporte para determinado cliente, mas que a Uber entende que, por si só, atende às exigências da MAPA no que diz respeito ao item 3.3.4 do TR. Esse entendimento está correto?

4. O perfil de administrador e suas funcionalidades

O item 3.5.5.1. do TR traz como funcionalidade obrigatória do módulo do sistema com relatórios de gerenciamento a existência de um perfil de "Gestor do Contrato", que teria acesso às informações de todos os usuários de uma determinada unidade/centro de custo.

Ocorre que perfil de administrador da Uber permite a cada administrador o acesso total à conta (em termos semelhantes às exigências trazidas pelo item 3.5.5.2 do TR para o perfil de "Gestor da Unidade"), não sendo possível que um administrador "visualize" apenas sua unidade.

A Uber entende não haver prejuízo no fornecimento do perfil de administrador completo, ao que cada gestor poderá obter as informações referentes à sua própria unidade. Este entendimento está correto?

5. Relatórios de gerenciamento e relatórios de monitoramento e acompanhamento

Os itens 8.1 e 8.2 do TR solicitam diversas informações que devem constar dos relatórios disponibilizados pela Uber em relação a todos os cadastros e serviços executados, bem como que seja possibilitada a exportação dos dados em formato de XLS e XML.

O relatório de viagens globalmente oferecido pela plataforma da Uber, entretanto, conta com as seguintes informações:

- A. ID da viagem,
- B. Data e hora da transação em UTC;
- C. Data da solicitação UTC;
- D. Hora da solicitação UTC;
- E. Data da solicitação em horário local;
- F. Hora da solicitação em hora local;
- G. Data da chegada UTC;
- H. Hora da chegada UTC;
- I. Data da chegada local;
- J. Hora da chegada local;
- K. Nome do Usuário;
- L. Sobrenome do Usuário;
- M. Email do Usuário;
- N. ID do funcionário (de custo);
- O. Serviço (categoria X, Select ou Black);
- P. Cidade;
- Q. Distância;

- R. Duração;
- S. Endereço de partida;
- T. Endereço de destino;
- U. Código da despesa;
- V. Detalhamento da despesa;
- W. Fatura;
- X. Programa de viagem;
- Y. Grupo;
- Z. Forma de pagamento;
- AA. Tipo de transação;
- BB. Valor na moeda local;
- CC. Tributos na moeda local;
- DD. Valor extra em moeda local;
- EE. Valor total da transação em moeda local;
- FF. Código da moeda local;
- GG. Valor em BRL sem tributos;
- HH. Tributos em BRL;
- II. Valor extra em BRL;
- JJ. Valor da transação em BRL.

A Uber entende que as informações oferecidas cumprem os objetivos pleiteados pelos relatórios exigidos pela MAPA. A tais relatórios completos, ainda, a MAPA pode aplicar os filtros que achar necessários.

Por fim, a Uber informa que o relatório é exportado pelo sistema no formato CSV, compatível com os formatos estabelecidos no item 8.2, entendendo a Uber também restarem atendidas as exigências dos itens 8.1 e 8.2 do TR. Esses entendimentos estão corretos?

6. Conclusão

A UBER requer respeitosamente que sejam prestados os esclarecimentos solicitados.

Como as respostas aos questionamentos dizem respeito às obrigações que serão assumidas e, nessa condição, são imprescindíveis para a elaboração da proposta, espera-se sejam elas divulgadas com a maior brevidade possível, com a observância da legislação aplicável.

Espera-se que eventual negativa a quaisquer dos pedidos ora deduzidos seja motivada com a exposição das razões de fato e de direito que justificam a ausência do esclarecimento ou a ausência de publicidade às informações e documentos do sistema de transporte público.

São Paulo, 03 de Março de 2020.

Apoena Becker

UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

Apoena E. S. Becker