

Novos riscos e novos seguros (18.01.2019)

Por Antonio Penteado Mendonça



Um dado recentemente publicado mostra o tamanho das transformações que vão chacoalhando o mundo. Em São Paulo já há três vezes mais veículos de aplicativos do que taxis tradicionais. Nos últimos dez anos, o transporte por taxis e aplicativos foi o que mais cresceu na cidade, deixando inclusive o transporte sobre trilhos bem para trás.

A bem da verdade, como as estatísticas nacionais gozam de pouca credibilidade, é difícil saber com certeza o número de automóveis envolvidos com o transporte pago de passageiros. Mas é consenso que, somando-se taxis e aplicativos, já ultrapassa os cem mil!

É número para ninguém colocar defeito. Com certeza é uma das maiores frotas do mundo, o que faz sentido, na medida que São Paulo é uma das maiores metrópoles do mundo, mas é muito mal servida por metrô, trens e ônibus, o que alavanca o transporte por automóvel, seja taxi, seja aplicativo.

Os taxis são veículos cadastrados pela prefeitura e que só podem operar com uma licença especial, dada pela administração municipal.

Os aplicativos têm regras muito mais elásticas e, para o bem ou para o mal, existe muito pouco controle sobre eles. Entram e saem do mercado de acordo com as necessidades do motorista que, ainda em grande parte, tem o veículo de aplicativo como um plano B no caso de faltar

grana em casa.

Atualmente existem pelo menos três empresas de aplicativos com relevância em São Paulo. Cada uma delas tem um desenho, um plano estratégico, regras de funcionamento próprias, a que os motoristas se submetem, sob risco de serem descadastrados ou de não receberem pela corrida efetuada.

O ponto comum entre elas é a falta de vínculo de trabalho entre a empresa e o motorista. Os motoristas são autônomos que prestam serviços para uma ou mais empresas, acessando a demanda de chamadas pelo seu celular. Se estiver no pedaço, aceita a corrida; se não estiver interessado simplesmente não vai.

Como se vê, são laços extremamente frágeis e não obrigam os motoristas, a não ser em relação ao mínimo exigido pela empresa do aplicativo. Modelo, equipamentos, acessórios, etc, para definirem em que categoria de carros ele vai trabalhar e ser remunerado.

Com uma frota de cem mil automóveis circulando pelas ruas da cidade não é fora de propósito imaginar que aconteçam pelo menos alguns acidentes diariamente, envolvendo taxis ou veículos de aplicativos.

E, no entanto, nunca houve uma legislação impositiva e com fiscalização que determinasse uma política de seguros ou proteção para danos decorrentes de acidentes causados pelos taxis e muito menos pelos aplicativos.

Com exceção do bilhete de DPVAT, o seguro obrigatório de veículos automotores terrestres, não há nenhuma obrigação do proprietário do taxi ou do veículo de aplicativo contratar qualquer tipo de seguro. Ele contrata se quiser, não contrata se não quiser, e o valor que venha a ser escolhido é absolutamente subjetivo.

No caso de um acidente, quem responde pelos danos? Para os taxis a resposta é relativamente simples: o proprietário do veículo, seja ele o motorista, seja uma empresa proprietária da placa.

Mas e no caso dos aplicativos? Normalmente o motorista não é o proprietário do veículo. Ele o aluga de uma locadora de veículos, normalmente num contrato de locação de longo prazo. E ele trabalha por corrida oferecida pelo aplicativo.

Para o passageiro isso tudo é indiferente. Sua relação é com a empresa de aplicativo, feita através de um “app” que ele baixa para chamar carros todas as vezes que deseja contratar o serviço.

Então, no caso dele se ferir em função de um acidente porque é o passageiro do veículo de aplicativo, para ele a responsabilidade pelos danos é clara: é da empresa do aplicativo. O passageiro não tem relação direta com o motorista, assim, no caso de acionar alguém, vai cobrar da empresa de aplicativo.

Mas quem disse que a empresa vê o cenário desta forma? Pode ser que ela negue sua responsabilidade e coloque a culpa no motorista. E pode ser que o motorista chame a locadora de veículos. Neste angu de caroço, se a vítima for indenizada, a indenização será paga, com sorte, vários anos depois.

É mais do que tempo de se votar uma legislação obrigando seguros mínimos para taxis e veículos de aplicativos.

Fonte: SindsegSP, em 18.01.2019.
