

Fretamento Colaborativo: O uso de plataformas digitais e aplicativos para contratar o serviço de transporte coletivo de passageiros

Área Temática: Tecnologia e Produção

Antonio Rafael Marchezan Ferreira¹, Alan Michel Camilo², Ana Luiza Yumi Vargas³, Mateus Felipe Borin de Oliveira⁴, Murilo Baessa da Silva⁵, Piettrus Siqueira Valle⁶

¹Prof. Depto de Direito Privado e Processual – DPP/UEM, contato: armferreira@uem.br

²Aluno do Curso de Direito, DPP/UEM, contato: alanm.camillo@gmail.com

³Aluna do Curso de Direito, DPP/UEM, contato: analuizayumi52@gmail.com

⁴Aluno do Curso de Direito, DPP/UEM, contato: borin1870@gmail.com

⁵Aluno do Curso de Direito, DPP/UEM, contato: murilo.themisej@gmail.com

⁶Aluno do Curso de Direito, DPP/UEM, contato: piettruss.valle@gmail.com

***Resumo.** O presente estudo analisa os desdobramentos jurídicos do uso de aplicativos para dispositivos móveis e plataformas digitais, voltados a conectar grupos de pessoas com empresas prestadoras de serviço de transporte privado, o que se convencionou chamar de “fretamento compartilhado ou colaborativo”. Assim, a investigação se inicia a partir da análise da chamada economia compartilhada e seu impacto sobre a relação das pessoas com uso e propriedade de produtos e serviços. Posteriormente, faz-se um levantamento das principais demandas judiciais que tem como objeto o tema do estudo, bem como passa-se ao enfrentamento das teses que estão postas em debate como a disciplina jurídica do transporte coletivo de passageiros e a convivência dos sistemas público e privado e o direito social ao transporte e seu respectivo diálogo com as empresas que intermediam o fretamento colaborativo. Por fim, apresentam-se as conclusões e referências que fundamentam o ensaio.*

Palavras-chave: Fretamento Colaborativo – Economia Compartilhada – Direito Social ao Transporte.

Introdução

A presente investigação busca analisar a viabilidade jurídica da produção, disponibilização e fornecimento, por plataforma digital e aplicativo para dispositivos móveis, de produto que se convencionou denominar de “fretamento compartilhado ou colaborativo”.

A análise aqui proposta teve como ponto de partida um parecer jurídico solicitado por uma Startup de Tecnologia à Themis Empresa Júnior de Direito da UEM. Assim, a reflexão avança sobre as práticas denominadas como “economia compartilhada”, consumo racional de produtos e serviços, preocupação com a mobilidade urbana e o direito social ao transporte.

O debate se concretizou a partir do momento em que algumas *startups* passaram a disponibilizar esta ferramenta que aprimora e otimiza a contratação de serviço de transporte coletivo de passageiros. Assim, inúmeras demandas judiciais passaram a questionar a viabilidade jurídica desta modalidade de prestação de serviço, sob o argumento de prejuízo ao transporte público de passageiros, realizado por empresas permissionárias desta modalidade.

1. Economia compartilhada e as transformações na sociedade de consumo

A economia compartilhada pode ser definida como atividade *peer-to-peer* (expressão utilizada para explicar a relação entre pessoas do mesmo *status* social e com interesse em comum) de obter, dar ou compartilhar o acesso a bens e serviços, coordenada por meio de plataformas *online*. Esta nova forma de compartilhamento compreende indivíduos trocando, redistribuindo, alugando, compartilhando e doando informações, bens e talentos, seja por meio de auto-organização ou via organização comercial, com uso de mídia social. De fato, há vários exemplos de empresas que se qualificam nesta prática, como Airbnb, Zipcar, Wikipedia, YouTube, Facebook, Twitter, Uber. Especificamente no contexto do transporte coletivo de passageiros, na modalidade de fretamento colaborativo, destacam-se Uber Bus, Buser e Megabus.

Dois características fundamentais da economia de compartilhamento são o uso eficiente de bens e consequente cumprimento de sua função social; e o incremento da tutela da confiança nas relações contratuais por meio da transparência gerada por sistema de avaliação das plataformas online.

Desta forma, o fretamento colaborativo é como um instrumento de promoção de consumo compartilhado e sustentável de um serviço já regulamentado e autorizado pelo sistema jurídico pátrio. A prática contribui para a efetivação de algumas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, presentes na Lei nº 12.587/2012, na medida em que corrobora com o desenvolvimento sustentável das cidades, estabelece rotas personalizadas com maior flexibilidade de direção e com diminuição do tempo de viagem.

2. Principais demandas judiciais relativas ao fretamento colaborativo

A grande tese que se debate nestas demandas reside em determinar se empresas que intermedeiam o fretamento colaborativo, são ou não operadoras de transporte terrestre remunerado, a exemplo de agentes sob delegação Estatal, que exploram viagens economicamente viáveis. Questiona-se também os limites da intervenção econômica a

ser realizada pelo Poder Público, neste debate travado entre empresas de tecnologia e concessionárias de serviços públicos de transporte de passageiros. As demandas são:

Ação Ordinária nº 509088303.2017.8.13.0024

Mandado de Segurança nº 1002506-80.2018.4.01.3800

Mandado de Segurança nº 5005438-03.2018.4.03.6100

Ação Ordinária nº 502756606.2018.4.04.7000

Ação Ordinária nº 107021230.2017.8.26.0100

Ação Civil Pública nº 1033775-97.2018.8.26.0053

Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental - ADPF nº 574

3. Resultados e discussão

O texto constitucional não faz menção ao transporte intermunicipal. Entretanto, o legislador infraconstitucional, na Lei 10.233/2001, no art. 12, inciso I, declara que a diretriz geral do gerenciamento e da operação dos transportes terrestres é “descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal”.

De tal modo fica claro que a prestação não regular de serviço de transporte terrestre coletivo de passageiros, o que denominamos de fretamento colaborativo, se dará mediante autorização. Assim, não se consolida, sob a perspectiva constitucional, o caráter exclusivo de um regime jurídico público quanto ao transporte terrestre de passageiros, mas abre-se a opção à convivência do público e privado. Sendo estas modalidades de transporte coletivo apresentadas no art. 4º, inc. VI e VII da Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12:

Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

A inovação, portanto, não se encontra no fretamento coletivo, mas na sua inserção e adaptação ao mundo digital, que, longe de ferir as garantias de universalidade, continuidade e regularidade do direito social ao transporte, torna ainda mais eficaz a sua concretização, promovendo a conexão entre o potencial cliente e as empresas que fornecem o serviço de fretamento de veículos.

4. Conclusão

Observou-se que o fretamento colaborativo, que se dá a partir da utilização de aplicativo de intermediação, volta-se à ampliação da capacidade de mobilidade das pessoas entre cidades e estados, assentando-se em um modelo de negócio que tem como princípio a economia compartilhada.

A tese em debate residiu em definir se as empresas de tecnologia realizam ou não transporte público, restando evidente que não há como considerar esta hipótese. As *startups* apenas aprimoram o serviço de contratação do fretamento eventual e, uma vez conectando o grupo de pessoas com interesse comum com a empresa de transporte, sua atividade se encerra, prosseguindo-se à execução do serviço pela empresa autorizada pelo poder público para aquela atividade.

Enfim, trata-se de uma inovação tecnológica complementar ao sistema coletivo privado de transporte, que já convive e dialoga com o sistema público de transporte, proporcionando maior sustentabilidade ecológica por meio de consumo racional de bens e serviços, além de fortalecer as garantias constitucionais do valor social do trabalho, da livre iniciativa (art. 170, *caput* da CF/88) e os valores dela decorrentes, como a livre concorrência, a liberdade profissional e a proteção ao consumidor.

5. Referências

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 18 de jul. de 2019.

SILVA, José Afonso. Curso de direito constitucional positivo. 37. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Malheiros, 2013.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 18 de jul. de 2019.

BRASIL. Lei nº 10.233, de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 18 de jul. de 2019.

BRASIL. Lei nº 12.965, de abril de 2014. Estabelece princípios, garantias, direito e deveres para o uso da Internet no Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em: 18 de jul. de 2019.