



## Visão do direito



Rodrigo Matheus

Mestre em direito do Estado pela PUC/SP. Membro da Comissão de Direito Administrativo e da Comissão de Estudos de Infraestrutura do Iasp



Fernando Dias

Advogado, formado pela PUC/SP, com pós-graduação pela FGV, LL.M pela University of Virginia, mestrando da Universidade de São Paulo

# A jurisprudência e a ilegalidade do fretamento colaborativo

Segundo disposição constitucional, compete ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) a última palavra em matéria de legislação infraconstitucional, uniformizando sua interpretação. Nesse sentido, é de grande importância o recente julgamento do Recurso Especial 2.093.778/PR, ocorrido em 18/06/2024, mantendo decisão do TRF4, que considerou irregular o transporte ofertado pela Buser.

No acórdão do STJ foi feita densa análise do mérito da questão e o relator, ministro Mauro Campbell Marques, apontou que o serviço ofertado pela Buser “implica, na realidade, prestação irregular de serviço de transporte rodoviário de passageiros.”

As novas tecnologias não são um salvo-conduto que permitam ignorar o ordenamento jurídico vigente. Como alertou o ministro Campbell Marques, “o que vejo, nas circunstâncias do caso, (...) é o abuso das vantagens decorrentes da inovação tecnológica, mormente na complexa realidade brasileira (...)”

Os defensores do modelo de “fretamento colaborativo” argumentam com o livre exercício de atividades econômicas previsto no parágrafo único do art. 170 da

CF e com a vedação à adoção de restrição a novas tecnologias da Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019).

Ocorre que a interpretação das leis não se faz com lupa. O ordenamento jurídico é um sistema de regras e princípios que deve ser interpretado de modo coerente e harmônico. E, assim o fazendo, não é difícil ao intérprete menos enviesado entender por qual razão a atividade econômica denominada fretamento depende de regulação para seu exercício: para proteger os usuários e evitar a concorrência desleal com o serviço público de transporte coletivo.

Ainda nesse sentido, o intérprete deve analisar os diplomas em seu conjunto e evitar interpretações apenas com base em um único dispositivo. Não muito longe do art. 170 da Constituição Federal, seu art. 175 é claro em dispor que o Estado, na forma da lei, prestará serviços públicos, diretamente ou por concessão ou permissão.

O transporte coletivo é um serviço público, qualificado como um direito social, prestado em regime orientado pela regularidade, continuidade, modificabilidade e controle tarifário, atendimento

a gratuidades, entre outros. Assim, o sistema de transporte público coletivo pressupõe a compensação entre ligações superavitárias e deficitárias.

O fretamento é o serviço de transporte privado que não admite cobrança individual de passagem e não é aberto ao público. Logo, não é balizado pelos princípios do serviço público. Seu objetivo é o resultado econômico, de modo que somente as ligações com alta procura são ofertadas, com liberdade de preço e sem atender a benefícios tarifários. Trata-se de atividade econômica em sentido estrito, livre à iniciativa privada, mas sujeita à autorização e regulação estatal, como decorre da parte final do parágrafo único do citado art. 170 da Constituição Federal.

Além de desatender ao quadro normativo vigente, defender a concorrência entre o fretamento e o transporte público coletivo significa romper o equilíbrio dos sistemas de serviço público de transporte coletivo, levando-os à inviabilidade.

Se o fretamento é explorado como serviço de transporte público, ou seja, com ligações ou linhas constantes, aberto ao público e com venda individualizada de passagem, desnatura-se

a atividade e se instaura concorrência desleal e ruína com o transporte público. Foi exatamente isso que considerou o STJ na citada decisão do Recurso Especial nº 2.093.778/PR.

Igualmente não se pode usar de comparações artificiosas para justificar o modelo de “fretamento colaborativo”. O STF julgou o tema 967 concernente a Uber, o qual não guarda identidade com o modelo Buser. Isso porque não há identidade de regime entre o transporte público coletivo (serviço público) e o transporte individual de passageiros (atividade econômica de utilidade pública). O transporte individual é atividade privada e não está expressamente previsto na Constituição Federal, enquanto o transporte coletivo regular é constitucionalmente consagrado como serviço público em todas as esferas.

A decisão do STJ é paradigmática, diante de sua referida competência para promover a uniformização da interpretação da legislação federal brasileira. O julgamento promove a segurança jurídica, eis que confirma o acerto de inúmeras manifestações do Poder Judiciário no sentido da ilegalidade do modelo Buser.



Matteo Ciota Santangelo

Advogado especialista em direito imobiliário do Abe Advogados

## Consultório jurídico

### Quais são os direitos de inquilinos que alugam apartamentos em edifícios que passam por reformas com muitos transtornos?

A questão das reformas em prédios que impedem o uso integral do imóvel pelo locatário é complexa e exige análise caso a caso. É crucial verificar se as partes

agiram de boa-fé no período pré-contratual. O locador deve informar sobre eventuais reformas previstas das quais possui conhecimento, e o locatário deve aceitar os termos sabendo dos possíveis transtornos daí decorrentes.

De modo geral, o locatário que não cumprir o período estabelecido no contrato pagará multa proporcional aos meses restantes. A Lei do Inquilinato assegura que o locador deve entregar, garantir e manter o imóvel em estado adequado

durante a locação. O descumprimento desse dever pode resultar em aplicação de multa ao locador ou até mesmo da rescisão motivada pelo contrato.

A boa-fé das partes é um fator determinante. Se o locador omitiu informações sobre a reforma, pode haver violação desse princípio, possibilitando ao inquilino buscar a rescisão do contrato sem multa. Por outro lado, se o inquilino estava ciente e aceitou os riscos, a rescisão pode acarretar multas contratuais.

Outro ponto é a verificação de quem deu causa à reforma, isto é, se foi o condomínio, se foram obras de grande porte realizadas por terceiros nas redondezas, etc.

Em resumo, é essencial avaliar as circunstâncias específicas, a boa-fé, as cláusulas contratuais e os efeitos da reforma sobre o uso do imóvel. Dependendo do caso concreto, o Judiciário poderá decidir sobre a validade da multa ou outros direitos do inquilino.