

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.