

politica.estadao.com.br

A farsa dos apps de ônibus

Pepita Ortega

5-7 minutos



Gentil Zanovello. Foto: Divulgação

Muito tem se falado sobre viagens de ônibus vendidas via plataformas digitais, entre elas a Buser, que se apresenta como uma empresa inovadora de fretamento colaborativo de ônibus, com preços baixos e qualidade no serviço.

É exatamente aqui que começa o sofisticado exercício de argumentação sobre essas plataformas, que se valem da aceitação do Uber pela sociedade para se apresentar como o “Uber dos ônibus”, embora essa afirmação não seja verdadeira. Em primeiro lugar, transporte coletivo de passageiros classificado como serviço público difere do fretamento (transporte privado coletivo), que é uma atividade econômica em sentido estrito, livre à iniciativa privada, mas sujeita à

autorização e regulação estatal.

O transporte coletivo de passageiros, por sua vez, é um serviço público essencial à sociedade e um direito social. (CF, art. 6º).

O Texto Constitucional atribuiu à União o serviço de transporte coletivo interestadual e internacional, aos Estados, o intermunicipal e aos Municípios, o urbano. Os sistemas de transporte público seguem um regime de direito público que implica o atendimento aos princípios da regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Logo, o fretamento não pode ser ofertado e prestado nos moldes do serviço público de transporte de passageiros. O particular, autorizado a realizar fretamento, não pode atuar com a cobrança individualizada de passagens.

O transporte ilegal de passageiros se caracteriza pela prestação do serviço sem outorga estatal, ou desrespeitando seus limites, no caso do serviço público e sem autorização no caso do fretamento. Também é considerado transporte ilegal a distorção do fretamento, ou seja, sua oferta e prestação nos moldes de transporte regular.

Os aplicativos reconhecem que sua atividade é de fretamento. A reserva e venda de passagens é feita diretamente pelas empresa, mas o transporte em si é realizado por terceiros.

Nos Termos de Uso e Política Privada constante em seu site, afirma-se: “Você está ciente de que a BUSER não é uma empresa de transporte, não possui frota própria de veículos e tampouco é fornecedora de bens ou serviços no setor de transportes”. Porém, analisando a descrição e a atividade praticada, nota-se que não existe relação direta entre o passageiro e o prestador da atividade fim (transporte), mas

somente entre ele e a Buser.

No atual cenário, a Buser presta serviços de transporte em modelo específico, não gerido pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), sem o cumprimento das obrigações tributárias correspondentes, mormente o recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) que incide sobre a prestação de serviços realizada. Cabe apontar que essa empresa não esconde que vende passagens individualmente, bem como precifica, determina horário e trajetos.

Ao fazer esse tipo de oferta, descaracteriza a atividade de fretamento, instaurando, assim, concorrência desleal, uma vez que o transporte público coletivo é um sistema composto por linhas superavitárias e deficitárias. Isso garante total cobertura dos municípios brasileiros, a chamada universalidade do transporte público. Na prática, o Buser oferece transporte com características de serviço público, o que é ilegal.

Também é importante destacar que o Supremo Tribunal Federal (STF) não reconheceu a legalidade da atividade da Buser. Em 2019, a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros – ABRATI – ingressou com medida judicial a fim de declarar a inconstitucionalidade de decisões judiciais que autorizam o transporte coletivo de fretamento, comercializado por plataformas digitais, e o reconhecimento da omissão de entes públicos na fiscalização dessa atividade.

O relator dessa medida, Min. Edson Fachin, em 17/12/2019, negou seguimento à ação. Foi seguido parecer da Procuradoria-Geral da República (PGR) que opinou “pela extinção do processo, sem julgamento de mérito”. Portanto, o

STF não analisou o mérito da questão, não emitiu qualquer juízo acerca da atividade da Buser. Além disso, há recurso pendente da decisão do relator, o que poderá tanto determinar o processamento da medida quanto manter a sua extinção. Interpretar uma decisão – que não analisou o mérito e simplesmente deixou de dar seguimento a uma ação judicial – é alterar a verdade dos fatos.

Ao contrário dos aplicativos, as empresas do sistema público regular pagam impostos, taxas e têm uma série de obrigações. É esse modelo que garante, por exemplo, veículos limpos e em boas condições, motoristas descansados e treinados, embarque e desembarque em locais seguros e apropriados. Os clandestinos não são sinônimos de praticidade, tecnologia ou preço barato. São, sim, concorrência desleal, que coloca em risco a segurança dos passageiros e o equilíbrio do sistema.

***Gentil Zanovello, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo – SETPESP.**