

INOVAÇÃO X ARTESP: PELA LIBERDADE DA MELHOR LOCOMOÇÃO

Como a proposta da ARTESP para a regulamentação dos aplicativos de transportes no estado ataca o princípio legal da liberdade no exercício das atividades econômicas



Nota Técnica 20/2020

- 1.** Acompanhar discussões sobre tecnologia no Brasil é como ler um livro em nova edição: a capa mudou, a cor é outra, mas o conteúdo é o mesmo.
- 2.** Empresa disruptiva chegando no mercado, grande aceitação pública, regulamentações restritivas para proteger mercados estabelecidos, debates judiciais e muito lobby até se chegar na fixação das bases para atuação. Esse cenário foi o que percorremos de 2014, com a chegada do Uber no Brasil, até 2019, com a publicação da Lei Federal n.º 13.640/2018¹ e decisões do STF na ADPF 449 e Recurso Extraordinário 1.054.110, que finalmente regulamentaram a matéria e fixaram as premissas para as atuações dos entes federativos nas tratativas sobre a matéria.
- 3.** Na mesma linha, em meados do outubro, uma pauta tomou conta da capital paulista: a regulamentação dos transportes de fretamentos. A

¹ Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP pautou uma consulta pública², disponível até o dia 09 de novembro, que visa colher contribuições para a nova proposta de portaria que irá regulamentar o serviço intermunicipal de transporte coletivo de passageiros sob os regimes de fretamento individual³ e contínuo⁴.

4. A regulamentação proposta afeta de maneira severa os transportes de fretamento realizados por empresas de aplicativos, como por exemplo a Buser. De forma simples, **a regulamentação propõe a exigência da aplicação do “circuito fechado” para o fretamento, modelo no qual obrigatoriamente os mesmos clientes que realizam o trajeto de ida devem retornar ao local de origem.**

5. Tal exigência dificulta a atuação das empresas que trabalham em “circuito aberto”, ou seja, realizam o mesmo trajeto de transporte, mas com passageiros distintos. Por disporem de tecnologias inovadoras, estas conseguem oferecer e viabilizar a venda de passagens pela internet para trechos específicos a uma gama maior pessoas, o que, conseqüentemente, permite a prática de preços mais acessíveis ao mercado. Além disso, ainda dispõem de procedimentos de compra simplificados, o que explica o crescimento destas no mercado de forma exponencial.

² Disponível em:

<<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/transparencia/audiencias-e-consultas-publicas.aspx>>

³ De acordo com a A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP) - empresa estatal controlada pelo Governo do Estado de São Paulo: define-se, no âmbito da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM), Fretamento Metropolitano como a modalidade de transporte realizada por empresas regularmente constituídas e registradas na STM que transportam pessoas a destinos pré-estabelecidos, dentro das regiões metropolitanas do Estado de São Paulo (RMSP, RMBS, RMC e RMVPLN) com contrato específico, com itinerário pré definido e pagamento periódico por parte do contratante.

⁴ Ainda de acordo com a EMTU/SP, o fretamento contínuo se define é: aquele contratado para o transporte frequente de pessoas com origem e destino pré-determinados, como transporte de trabalhadores de indústrias, estudantes universitários, entre outros. Os passageiros têm vínculo com a contratante e o motivo das viagens geralmente é trabalho ou estudo.

6. O Fretadão, por exemplo, passou de 200 mil para 400 mil viagens por mês só durante a pandemia. Já a Buser chega a praticar preços até 70% mais baratos que as companhias tradicionais e já atua em mais de 100 cidades brasileiras. Um feito que chama atenção para uma empresa que tem pouco mais de quatro anos de existência, gerando claro desconforto em empresas dominantes do mercado.

7. Comparando o *leading case* do Uber ao caso “ARTESP”, as semelhanças são muitas, e o questionamento se repete: há razão para sobrepor a regulamentação arcaica em modelos de negócio inovadores e disruptivos? A experiência nos mostra que não. Tentar traçar um caminho pré-determinado para empresas de tecnologia sujeitas a mudanças constantes em sua atuação é prezar pelo retrocesso em prol de interesses escusos.

8. Quando a revolução tecnológica beneficia e cria empatia com a coletividade, não há regulamentação que limite e impeça a sua atuação. A regulamentação mais democrática para uma atividade é a social: quem verdadeiramente beneficia o coletivo, prestando bons serviços, provavelmente alcançará o sucesso.

9. Numa análise crítica, o pilar dos argumentos utilizados pelos representantes das empresas de transportes de passageiros se sustenta no excesso de regulamentação existente sobre as referidas atividades de transportes, o que impede uma concorrência justa e equilibrada. O que não se pode, entretanto, é buscar uma proibição e regulamentação estatal irracional às novas atividades como forma de se equilibrar a balança do livre mercado.

10. Caso seja necessário equilibrar o cenário concorrencial, que se busque a flexibilização em determinadas exigências, no esteio do que propôs a Lei da Liberdade Econômica, ou até mesmo que se busque a regulamentação da atividade mediante um real debate público, com marcos bem definidos e tecnicamente fundamentados para a sua fixação, e não mediante a imposição de instrumentos jurídicos que beneficiam grupos de interesse a despeito dos interesses dos usuários. No setor de transportes, ainda tão arcaico, é necessário uma postura vanguardista, com vias a permitir a participação de cada vez mais *players* de forma igualitária, com o objetivo único de atender as demandas e necessidades da população.

11. É nesse sentido que o Livres se manifesta contra qualquer regulamentação proibitiva de atividades tecnológicas inovadoras na área de transporte. Limitar ou impedir a população a novas formas de se locomover é extremamente prejudicial e está em desacordo com as necessidades que enfrentamos na atualidade. Se as antigas regulamentações já não servem mais ao mundo que vivemos, elas devem ser revogadas, jamais estendidas às novas tecnologias.

Pela liberdade e pela responsabilidade,

Izabela Patriota

Diretora de Políticas Públicas do Livres

Lucas Bezerra

Advogado - membro da setorial de Justiça e Segurança Pública do Livres

