

IV ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

**TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E
ECONÔMICA E REGULAÇÃO**

MARCUS FIRMINO SANTIAGO

FELIPE CHIARELLO DE SOUZA PINTO

OSVALDO AGRIPINO DE CASTRO JUNIOR

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - UNIVEM/FMU - São Paulo

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade - UNIMAR/FEPODI - São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC - Minas Gerais

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM - Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - Ceará

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes - UNB - Distrito Federal

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM - São Paulo

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie - São Paulo

Comunicação:

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - Paraíba

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC - Santa Catarina

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Prof. Dr. José Barroso Filho - ENAJUM

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - São Paulo

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - Paraná

Eventos:

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - Minas Gerais

Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC - Paraná

Profa. Dra. Livia Gaigner Bosio Campello - UFMS - Mato Grosso do Sul

Membro Nato - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UMICAP - Pernambuco

T772

Transformações na ordem social e econômica e regulação [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Felipe Chiarello de Souza Pinto; Marcus Firmino Santiago; Osvaldo Agripino de Castro Junior – Florianópolis: CONPEDI, 2021.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-390-0

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Constitucionalismo, desenvolvimento, sustentabilidade e smart cities.

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Econômica. 3. Regulação. IV Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2021 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



IV ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E ECONÔMICA E REGULAÇÃO

Apresentação

O diálogo plural e respeitoso, a troca de ideias em alto nível, o compartilhamento de dúvidas, angústias e percepções acerca do mundo que nos cerca tiveram espaço, mais uma vez, no IV Encontro Virtual do Conpedi, realizado entre os dias 09 e 13 de novembro de 2021.

Ainda distantes fisicamente, mas sempre próximos graças a espaços como o Conpedi e seu estímulo ao constante desenvolvimento de pesquisas, pessoas de todos os cantos do país se encontraram no Grupo de Trabalho Transformações na Ordem Social e Econômica e Regulação, cuja sessão ocorreu no dia 11 de novembro.

Pesquisadoras e pesquisadores formados por diferentes escolas mostraram um alinhamento marcante em torno de debates que, mesmo trilhando diferentes caminhos, acabaram por levar a conclusões semelhantes, sempre priorizando o ser humano e seu bem estar.

Há um norte que orienta as pesquisas apresentadas e que se traduz na busca por um Direito permeado por valores socialmente relevantes, preocupado com as necessidades e carências crescentes e fortemente conectado a outras áreas de conhecimento. Um Direito que funciona como instrumento para corrigir distorções e orientar virtuosamente a vida coletiva, priorizando o bem comum e atribuindo ao Estado um claro e ativo papel neste processo.

Os caminhos trilhados, por seu turno, podem ser traduzidos nos seguintes eixos:

- a) Debate sobre os direitos sociais, o Estado Social e os sempre presentes desafios para sua efetivação;
- b) Apresentação e discussão de diferentes perspectivas acerca da intervenção estatal em atividades econômicas a fim de oferecer algum tipo de proteção diferenciada para os mais pobres;
- c) Análise sobre o uso de novas tecnologias como instrumento virtuoso para transformação social;

d) Reflexões sobre os dilemas e limites para a regulação estatal e as tensões presentes face aos mecanismos de autorregulação;

e) A sempre atual discussão sobre liberdade, autonomia e limites contratuais.

Os artigos apresentados no GT Transformações na Ordem Social e Econômica e Regulação e agora apresentados nesta coletânea são o resultado de pesquisas de alto nível, que refletem o estado da arte no debate sobre Direito & Economia. Fica, então, o convite para que leitoras e leitores reflitam junto e reverberem as inquietações aqui trazidas. E que se juntem ao rico e saudável diálogo que é marca registrada do Conpedi.

Aproveitem as leituras!

Prof. Marcus Firmino Santiago, PhD.

Instituto Brasiliense de Direito Público

A INOVAÇÃO TECNOLÓGICA PROPOSTA POR APLICATIVOS DE CARONA COMPARTILHADA E SUAS IMPLICAÇÕES NOS ÂMBITOS SOCIAL E JURÍDICO.

THE TECHNOLOGICAL INNOVATION PROPOSED BY CARPOOL APPLICATIONS AND ITS IMPLICATIONS IN THE SOCIAL AND LEGAL SPHERES.

Cesar Augusto Coradini Martins ¹
Eduardo Augusto do Rosário Contani ²

Resumo

Os aplicativos de carona compartilhada tornaram-se ferramentas que nos últimos anos conectaram usuários-caroneiros e os fornecedores do serviço-condutores buscando ajustarem seus interesses, seja de economia com insumos, seja economizando com o custeio de passagem ou locação de serviços. O objetivo deste artigo é estudar os aplicativos e suas implicações no aspecto social e jurídicos e da utilização de tais instrumentos. Adotou-se o procedimento bibliográfico, método dedutivo e abordagem qualitativa, apresentou-se o histórico do contrato de transporte, disciplina legal e constitucional, verificando-se a preocupação e consequências de quais fatores devem ser considerados para a adoção de tal modelo.

Palavras-chave: Carona compartilhada, Contrato de transporte, Constituição, Código civil, Inovação

Abstract/Resumen/Résumé

Shared ride apps have become tools that in recent years have connected users and service providers seeking to adjust their interests, or adjusting to the interest of cost of passage or rental of services. The purpose of this article is to study the applications and their implications on the social and legal aspects and the use of such instruments. The bibliographic procedure, deductive method and qualitative approach was adopted, the history of the transport contract, legal and constitutional discipline was presented, verifying the concern and consequences of what factors should be considered for the adoption of such a model.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Carpool, Transport contract, Constitution, Civil code, Innovation

¹ Mestrando pelo Mestrado em Direito, Sociedade e Tecnologias pela Faculdades Londrina

² Doutor e Mestre em Administração com ênfase em Finanças pela Universidade de São Paulo (2014)

1 Introdução

Os aplicativos de carona compartilhada representam o advento de um modelo de consumo colaborativo que cada mais tem ganhado espaço no mercado brasileiro, em especial refletindo o comportamento do mercado consumidor.

Um dos reflexos atuais da Pandemia COVID-19 tem sido a diminuição da oferta do transporte coletivo de passageiros em decorrência das medidas impostas de distanciamento social, o que implica na ascensão de meios alternativos de transporte, como a utilização da bicicleta e o compartilhamento de carona, seja por meio de caronas gratuitas, ou pela monetização de carona pelo intermédio do acesso por aplicativos que conectam o caroneiro e o oferecedor do serviço-condutor do veículo.

Desde o histórico do disciplinamento do contrato de transporte, quando finalmente foi positivada tal modalidade no código civil de 2002, aparentemente, o instituto estava previsto na lei, todavia, a evolução da sociedade e das tecnologias precisaram que paradigmas fossem quebrados e nas lacunas não pensadas para época, fossem preenchidas com novas soluções inclusive como forma de atender a demanda por transporte diante dos desafios da mobilidade urbana e deslocamentos entre as cidades.

Será que este fenômeno se trata de concorrência com um serviço público de transporte ou a celebração de um contrato de transporte privado entre pessoas que compartilham a carona? Por um lado, pode implicar em vantagens para ambos como o oferecimento de vaga em veículo que se encontra ociosa, sendo que o proprietário do veículo terá a oportunidade de preencher a vaga que, em tese, iria realizar o seu itinerário de qualquer forma mesmo os demais espaços do veículo vazios, seja pela vantagem do usuário do aplicativo que economizará com custo de transporte para determinado itinerário específico conjugando os mesmos esforços que o proprietário do veículo que receberá uma remuneração pelo oferecimento do serviço.

Outro ponto que devemos refletir, com a chegada da internet 5G no Brasil e a constante evolução da indústria automobilística que propiciará a implantação da internet das coisas nos

veículos que, provalmente se tornaram autônomos, dispensando a pessoa do motorista, como ficará a regulação do direito para tratar destas questões?

O artigo pretende analisar a mudança social no comportamento dos agentes, bem como as implicações jurídicas dessas novas relações travadas, verificando se existem marcos regulatórios e, se tais competências entre os entes da federação abrangem tais relações com o advento de novas tecnologias para a economia do compartilhamento.

Serão verificados dispositivos legais do Código Civil de 2002 quanto o disciplinamento do contrato de transporte individual de pessoas, passando pela análise da competência constitucional para tratar da matéria, bem a discussão se seria um serviço público, tratando, por fim, a experiência no Brasil enumerando os benefícios nos aspectos econômico e social da utilização das caronas compartilhadas.

2 O contrato de transporte no direito brasileiro

O contrato de transporte teve seu início a partir do momento em que os humanos adquiriram um grau de relacionamento onde se constatou que o intercâmbio entre as pessoas seria de utilidade para a satisfação de seus interesses comerciais, políticos e econômicos, tornando-se necessário o traslado de pessoas e objetos.

Pode-se verificar com base no texto de Rosadas (2005) publicado no site *Âmbito Jurídico*, a título de histórico na legislação brasileira:

Tratando-se de legislação pátria, somente com a entrada em vigor do Código Comercial, em 1850, é que surgiram as primeiras normas regulamentares expressas, sendo que, devido às condições existentes à época, tais normas tratavam do transporte muito sucintamente, tendo em vista o pequeno desenvolvimento do mesmo. O próprio Código Comercial apenas tratou dos condutores de gêneros e dos comissários de transportes, em seus art. 99 a 118.

No que tange ao Código Civil de 1916, este não tratou da disciplina do contrato de transportes, sendo que, somente no Código de 2002 é que o contrato de transporte veio a ser

contemplado na tipificação dos contratos em espécie prevista no Título IV do Capítulo XIV como iremos nos artigos 730 a 756.

Com relação ao conceito de contrato de transporte, VENOSA (2003, p. 481), em sua obra *Direito Civil – Contratos em Espécie*, conceitua o instituto como “*negócio pelo qual um sujeito se obriga, mediante remuneração, a entregar coisa em outro local ou a percorrer um itinerário para uma pessoa.*”

Antes de se iniciar o enfrentamento de tema, deve-se trazer a lume as disposições legais referentes ao contrato de transporte de pessoas que constam no código civil brasileiro de 2002, frisando que os comentários que seguirão dizem respeito ao tratamento da matéria quanto as relações contratuais privadas travadas entre pessoas.

Primeiramente será tratado o tema da responsabilidade civil, em especial quanto ao transporte de pessoas que, genericamente foi prevista a forma de responsabilidade no artigo 734 do Código Civil, que assim prevê:

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.
Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

Pode-se perceber pela interpretação do artigo em comento que a responsabilidade em um primeiro momento foi centrada na figura do transportador, polo ativo da relação contratual privada, ou seja, aquele que presta o serviço.

Contudo, no mesmo artigo foi assegurada a garantia de que o transportador possa exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização. Tal ponto seria de muita importância que fosse prevista regra semelhante na regulação da prestação de serviço de caronas compartilhadas, porque nesta regra, a depender do tipo de relação que seja travada, poderá redundar em consequências de ordem patrimonial, caso ocorra um acidente, por exemplo.

Enquanto a responsabilidade contratual do transportador em caso de ocorrer o acidente, independentemente de culpa de terceiro, o Código Civil de 2002 fez uma importante ressalva que foi prevista no artigo 735 o qual reproduziu-se abaixo:

Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Como foi comentado anteriormente, o código civil previu regra de responsabilidade civil nos contratos privados de transporte, onde, caso ocorra um acidente causado por terceiro, permanecerá a responsabilidade civil do transportador – polo ativo da relação contratual civil, sendo que, no âmbito das caronas compartilhadas, tal regra, poderá ser aplicada analogicamente, a depender do tipo de relação jurídica que for travada.

Um o dispositivo legal que muito interessa o estudo é o disposto no artigo 736 do Código Civil, porque em determinadas modalidade de carona compartilhada poderá ocorrer o transporte gratuito de pessoas, ou até o mesmo, tão somente, a divisão quanto aos gastos com os insumos, quais sejam, combustível e pedágios, por isso o convém destacar com a reprodução do artigo 736 do Código Civil:

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.
Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Outro tema que se julga importante no que diz respeito a sistematização das caronas compartilhadas se referem aos horários e itinerários previstos no momento em que assume a postura de oferecer a carona com a intermediação de uma startup de caronas compartilhadas, com consequências que podem advir de não se respeitar os horários pactuados como enuncia o artigo 737 do Código Civil:

Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

O Código Civil também prevê as situações em que a pessoa transportada deve seguir as regras que o transportador estabelecer para o desenvolvimento da carona compartilhada como se pode perceber na redação do artigo 738 do código civil, desde que se faça uma leitura adaptada para os meios tecnológicos presentes, tais como o pactuado no âmbito da startup que intermedeia a relação:

Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

Um aspecto importante, principalmente no que diz respeito ao oferecimento do transporte com objetivo lucrativo, é prevista a regra no código civil que o transportador não pode recusar os passageiros, ressalte-se que tal peculiaridade deve ser regulada no âmbito dos aplicativos de caronas compartilhadas obedecendo princípios constitucionais, numa leitura mais atualizada, se adequando, juntamente com as políticas das startups que intermedeiam as caronas compartilhadas, observando uma regulação que deva ser feita previamente, a qual chama-se a atenção para que tais aplicativos atinja segmentos da população vulneráveis, como deficientes físicos e pessoas das classes menos favorecidas, possibilitando a cobrança de tarifas sociais e como tal preço será subsidiado, pois, estar-se-á diante das regras do mercado.

Eis a redação do artigo 739 do Código Civil:

Art. 739. O transportador não pode recusar passageiros, salvo os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do interessado o justificarem.

Pode-se constatar que numa leitura literal do artigo 739 do Código Civil não foram pensadas as situações referentes às caronas compartilhadas e no modelo de livre concorrência, pois o funcionamento de tais empresas envolvem interesses econômicos e financeiros que a letra fria do código não consegue prever.

Da leitura dos dispositivos previstos pelo legislador de 2002, muitas das regras não foram pensadas porque, talvez, naquela época, os conceitos de economia colaborativa ainda não haviam ascendido com bem assinalou ANDRIGHI (2016, p. 412):

E é a própria lei federal, isto é o Código Civil, quem faz a distinção entre “transporte privado individual”, ou “serviço privado de transporte”, regulado pelo art. 730, e o “transporte público coletivo”, ou “transporte coletivo”, que vem previsto no art. 731, como aquele “exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão”, que será regido primariamente “pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos” e apenas subsidiariamente pelo Código Civil.”

Nesta seção inicial, primou-se por tratar do tema referente ao histórico do contrato de transporte e foram tecidos comentários aos artigos previstos na legislação civil e sua aplicação é compatível com modelo de caronas compartilhadas destacando os pontos em comum e os diferenciados envolvendo as peculiaridades no que tange a esta forma de prestação de serviço particular por meio do contrato de transporte de pessoas individual quando prestados por intermediação de uma startup de caronas compartilhadas.

3 A competência constitucional para legislar sobre transportes e a questão de considerar serviço de utilidade pública ou serviço particular

O que se busca analisar nesta seção diz respeito a aspectos ligados ao contrato de transporte de pessoas, principalmente seu disciplinamento na legislação federal como foi exposto na seção anterior, trazendo para o debate a competência da União ao tratar do contrato de transporte de pessoas e se tal transporte caracteriza ou não serviço público de utilidade pública, para que se possa traçar um formar um posicionamento sobre qual seriam as implicações para a regulação dos aplicativos de carona compartilhada.

A Constituição ao tratar da competência privativa da União para legislar sobre a matéria trouxe no art. 21, inciso XII, d e e:

“art. 21 – compete à União:
[...]
XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

- d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;
- e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;”

Já o art. 30, inciso V, também da Constituição Federal, tratou-se da competência do município em matéria de transportes, aduzindo que lhe compete “organizar a prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.” Cumprindo aos Estados a competência remanescente, através do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

A Ministra do Superior Tribunal de Justiça Nancy Andrichi no artigo Uber: a regulação de aplicativos de intermediação de contrato de transporte. Revista de Direito Administrativo, v. 271, 2016, p. 412 descreve a competência constitucional para tratar da matéria sobre transportes:

“Como se percebe, em matéria de “transporte”, aos Municípios e ao Distrito Federal (por força do § 1º do art. 32 da Constituição) competem apenas legislar sobre “transporte coletivo” (art. 30, V, da Constituição), pois em matéria de “transporte individual” compete privativamente à União legislar (art. 22, XI, da Constituição), já que aos Estados ainda não há autorização para tanto, em razão da inexistência da Lei Complementar prevista no parágrafo único do art. 22 da Constituição. Também quanto à questão da competência legislativa, lembro ainda que, a teor do que prevê o inciso I do art. 22 da Constituição, a União tem competência privativa para legislar sobre “direito civil” e assim foi aprovada a Lei Federal no 10.406/2002, isto é, o Código Civil, que prevê em seu art. 730 o “contrato de transporte”, pelo qual “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

A grande dúvida para resolver a questão é saber se o transporte individual de passageiros é considerado serviço público, que, em tese, estaria no âmbito da competência do Município para legislar, ou, se for considerado o transporte individual de passageiros como um contrato, inclusive abrangendo as caronas intermunicipais e interestaduais competirá à União Federal legislar sobre a matéria.

Para os entusiastas da regulação municipal do transporte individual de passageiros como de competência dos Municípios, valem-se da previsão do artigo 12 da lei de mobilidade urbana (Lei nº 12.587/2012):

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

A crítica feita por MERIDA e MONTEIRO (2018, p. 108) é muito percuciente quanto a inviabilidade de regulação da matéria quanto ao contrato privado de transporte individual de passageiros ao poder público municipal a qual se reproduz abaixo:

(...) Tal equiparação é equivocada, já que se trata de nova tecnologia e, como tal, não encontra parâmetros anteriores à sua existência, ademais de se tratar de transporte privado individual (e, portanto, atividade econômica).

Caso tais serviços fossem de utilidade pública, eles dependeriam de um instrumento público de autorização, permissão ou concessão, o que inviabilizaria o negócio, além do que os municípios não teriam formas de instrumentalizar minimamente, a formalização de tantos instrumentos.

Aprofundando a discussão, valem-nos dos ensinamentos do ilustre administrativista Hely Lopes Meirelles que tenta formular um conceito de serviço público, mesmo admitindo que não há consenso quanto à conceituação:

O Conceito de serviço público não é uniforme na doutrina, que ora nos oferece uma noção orgânica, só considerando como tal o que é prestado por órgãos públicos; ora nos apresenta uma conceituação formal, tendente a identificá-lo por características extrínsecas; ora nos expõe um conceito material, visando a defini-lo por seu objeto. Realmente, o conceito de serviço público é variável e flutua ao sabor das necessidades e contingências políticas, econômicas, sociais e culturais de cada comunidade, em cada momento histórico, como acentuam os modernos publicistas (MEIRELLES, 2011, p. 366)

Percorrendo as lições do Eminentíssimo José dos Santos Carvalho Filho em seu Manual de Direito Administrativo o administrativista arremata:

A conclusão a que se chega é a de que, insuficientes os critérios, tomados de forma isolada, devem todos eles ser considerados na formação moderna fisionomia que marca a noção de serviço público. Esse o sentido moderno que, segundo entendemos se deve emprestar à noção. Dada a diversidade de critérios para a noção de serviço público, no entanto, é imperioso reconhecer que a abrangência pode alcançar

todo e qualquer serviço prestado pelo Estado (CARVALHO FILHO, 2014, p. 328)

Defende-se, neste artigo, que não faz sentido pugnar pela regulação de um contrato de prestação de serviços de transporte individual de passageiros pelo poder público municipal no que tange às caronas compartilhadas, pois, neste segmento, diferentemente da prestação de um serviço público, os caroneiros compartilham experiências com o objetivo principal de economizar valores, o que traduz de certa maneira um escopo diverso da prestação de um serviço público que visa atender necessidades públicas.

Além disso, a regulação via serviço público pode trazer uma perda de competitividade natural da economia de mercado capitalista quando se estar diante da carona compartilhada remunerada, onde o oferecimento de um serviço de qualidade aliado a bons preços é que ditará a sobrevivência de tais aplicativos de caronas compartilhadas.

4 Aplicativo de carona e a experiência brasileira

Prosseguindo no estudo do sistema de caronas como uma forma de economia compartilhada, tal fenômeno foi objeto de políticas de incentivo a caronas compartilhadas incentivadas nos Estados Unidos, tanto na disponibilização de carros em pontos da cidade para uso compartilhado, quanto a disponibilização de faixas exclusivas para os carros com ocupação total.

As políticas de incentivo a caronas compartilhadas podem ser subdivididas nas seguintes modalidades Carsharing, Carpooling ou Hov Lanes cujas definições enumerou-se abaixo:

Carsharing pode ser entendido como um programa de aluguel de carros no qual empresas disponibilizam veículos em alguns pontos da cidade. Os usuários podem reservar e retirar o veículo sem necessidade de um agente intermediário, apenas com o uso da tecnologia. (SILVA e ANDRADE, 2015, p. 2287)

Carpooling is a transport system based on a shared use of private cars. (BRUGLIERI, 2011 p. 558).

HOV lanes are freeway lanes, usually in urban areas, reserved for vehicles carrying more than a predetermined number of occupants. MENENDEZ e DAGANZO, 2006, p. 812)

Partindo da ideia de que as caronas compartilhadas propiciam benefícios tanto para os usuários-caroneiros como para os oferecedores das caronas, denominados no presente texto como condutores, pode-se perceber que se trata de um modelo de economia de compartilhada que prima pela racionalidade dos recursos financeiros e apresentam vantagens como se pode perceber nas colocações extraídas de SILVA e ANDRADE (2015, p. 2288):

O sistema de caronas possibilita que pelo menos duas pessoas que fariam suas viagens individualmente utilizem um único carro pertencente a um dos ocupantes, alternando ou não a função de dirigir e com a divisão de custos visando aumentar a taxa de ocupação dos automóveis.

Citando mais benefícios e vantagens do sistema de caronas compartilhadas Rafael da Silva Schmitt (2006, p. 73-74) descreve:

O sistema de caronas programada tem o objetivo de aumentar o índice de ocupação médio dos automóveis. Com o aumento do número de passageiros dos automóveis, aumenta-se a capacidade de transporte de pessoas das vias sem obras viárias, economizam-se recursos escassos com a energia, e se combate as consequências negativas do tráfego excessivo de veículos, como congestionamentos e danos ao meio ambiente (*Apud* ICARO, 1999; O FLAHERTY; WINTERS, 2001)

Além das caronas compartilhadas apresentarem benefícios para os participantes, deve-se ressaltar que, tratando-se o Brasil de um país que adotou o modelo capitalista, a livre concorrência é um dos fundamentos da economia e, por isso, a atividade econômica deve ser estimulada em razão da livre iniciativa como se constata no texto de MERIDA e MONTEIRO (2018, p. 109):

Com efeito, deve-se retomar o teor do artigo 1º, inciso IV, da Constituição Federal de 1988, o qual define a livre iniciativa como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil, bem como o disposto no artigo 170 da Lei Fundamental, que dispõe ser a atividade econômica fundada na livre iniciativa e, que dentre outros princípios, deverá respeitar a livre concorrência (inciso IV) e a defesa do consumidor (inciso V).

Ressalta-se, ainda, que claramente o país adotou o capitalismo como modelo de ordem econômica, uma vez que passa ao particular a liberdade de iniciativa e ao mesmo tempo valoriza tanto o trabalho humano quanto a defesa dos consumidores. Logo, é cediço que a maioria das atividades econômicas são exercidas por particulares, podendo o Estado somente exercer tal atividade em casos de imperativos de segurança nacional ou relevante interesse coletivo, conforme demonstra o artigo 173 da Constituição.

Tratando-se de um serviço particular por excelência, partindo do pressuposto expostos na seção anterior de que o serviço público tem como característica principal atender as necessidades públicas, o compartilhamento de caronas por intermédio de um aplicativo pode configurar uma atividade econômica seja com a remuneração do dinheiro, seja pelo ajuste entre os participantes do rateio dos custos da viagem, cuja intermediação se faz uma empresa intermediadora - startup, que suma, pode ser sintetizado nas lições por MERIDA e MONTEIRO (2018, p. 113):

No caso dos aplicativos de transporte não há qualquer atividade estatal concedida, permitida ou autorizada, a justificar a cobrança do preço público, o que, por si só, demonstra a ilegitimidade das cobranças relatadas. Destarte, referidas cobranças revelam uma tentativa de participação nos lucros das empresas startups de maneira absolutamente ilegítima. Desse modo, se a Constituição prevê a existência de tarifas ou preços públicos somente nos casos de delegação, qualquer norma que contrarie diretamente o texto constitucional sob este aspecto estará eivada de inconstitucionalidade.

Quanto ao aspecto social, um dos aspectos positivos que deve ser considerado no compartilhamento de caronas é a interação social que ocorre entre os participantes, como se constatou no estudo de caso feito por GOMES e SPOLLE (2020, p. 207) no aplicativo BLABLACAR no trajeto Pelotas-Porto Alegre onde se constatou o incremento da socialização dos caroneiros e condutores:

Nesse contexto, a análise evidenciou que, ao mesmo tempo em que partilham vivências e momentos (socialização), condutores e passageiros rateiam os custos das viagens, obtendo assim uma economia no custeio do percurso desejado (transação econômica). Porém, esses eventos de compartilhamento das caronas remuneradas não podem ser observados apenas na dimensão econômica, pois uma das propostas de uso do aplicativo, que traz em uma sua identificação um signo relativo à conversação (“blabla”), consiste justamente na estimulação e no fomento das interações entre caroneiros.

Cabe ainda trazer algumas palavras no que diz respeito à regulação dos aplicativos de caronas compartilhadas e a utilização da tecnologia 5G e a internet das coisas. Pode-se afirmar que no presente momento não há regulamentação no que tange a esta matéria, todavia, mesmo porque os leilões da tecnologia 5G no Brasil ainda não tem data marcada e, conseqüentemente não temos referências concretas de como se dará a operacionalização dos veículos autônomos no Brasil.

Cumprido ressaltar que o advento dos aplicativos de carona compartilhada só foi possível graças ao uso massivo de smartphones e à adoção de tecnologias ponta-a-ponta (Peer-to-Peer ou P2P). Salman e Fujiita (2018), ao relatarem casos de economia compartilhada com base em inovação tecnológica, apontam para uma distinção importante entre softwares e aplicativos, em que o último é um caso particular do primeiro, com algumas características peculiares. Dentre as principais características, o fato de ser portátil, facilidade de acesso e praticidade no uso, otimização de navegação e associação de uso a características do smartphone, como geoposicionamento e câmera. Nenhum avanço, contudo, seria possível se não fosse a popularização da internet.

Diante das vantagens impostas nesta seção, percebe-se que as caronas compartilhadas tendem a ser viáveis, incrementando benefícios econômicos e sociais sendo potencialmente um modelo de atividade econômica a ser aperfeiçoado e estimulado no seio do mercado brasileiro.

5 Conclusões

A funcionalidade dos aplicativos de carona permite conectar pessoas que tenham interesse em compartilhar do mesmo itinerário, ou itinerário mais próximo e que, em suma, possuem interesse em economizar dinheiro. A ideia narrada é o que traduz o objetivo principal do desenvolvimento de tais startups que propiciaram as trocas entre as pessoas que compartilham dos mesmos interesses.

Como foi tratado durante a exposição do presente artigo, a ideia inovadora de conectar as pessoas por intermédio de aplicativos de celulares desaguaram em problemas de ordem interpretativa e regulação do direito.

Foram expostos os dispositivos legais da legislação civil que regulamentaram o contrato de transporte individual de passageiros, o que a rigor foi considerado sob a perspectiva que as pactuações entre particulares quanto ao compartilhamento de caronas se traduz em serviço de ordem privada. Sendo feitos comentários aos artigos do Código Civil de 2002 que dispôs sobre a regulação do contratado de transporte de pessoas, trazendo reflexões quanto à aplicação à modalidade de transporte por caronas compartilhadas intermediada por startups fazendo distinções importantes quanto as peculiaridades na utilização desta forma de inovação tecnológica.

Todavia, foi tratada em seguida a questão da competência constitucional para regular a matéria e, também trouxe para o debate a questão se trata de um serviço da iniciativa privada ou público o transporte individual de passageiros, o qual expusemos o posicionamento de autores que consideram como serviço particular e, considerado uma atividade econômica a oferta de caronas compartilhadas intermediada por aplicativos.

Na seção 4 foi tratada a experiência brasileira dos aplicativos de intermediação de caronas compartilhadas, discorrendo sobre os benefícios econômicos e sociais da utilização de tais aplicativos no acesso a tal serviço.

E ainda, foi feita uma reflexão sobre a ausência de regulação das caronas compartilhadas quando advier a tecnologia 5G e a possibilidade de se valer desta tecnologia para implementar a utilização de veículos autônomos. Com certeza, esta problemática será objeto de futuros estudos.

Percebeu-se que a legislação civil já dispõe sobre regras para a regulação das caronas compartilhadas sendo considerados contratos de transporte individual de pessoas as relações jurídicas ali travadas, contudo, os desafios são imensos para que se possa compatibilizar as peculiaridades das caronas compartilhadas intermediadas pela utilização de startups entre caroneiros e oferecedores de carona, que foram objeto de reflexão no que diz respeito as similitudes na aplicação das normas legais já existentes e na diferenciação.

6 Referências

ANDRIGHI, Fátima Nancy. Uber: a regulação de aplicativos de intermediação de contrato de transporte. **Revista de Direito Administrativo**, v. 271, p. 409-416, 2016.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

_____. Lei federal nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 que institui o Código Civil. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406compilada.htm

_____. Lei federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm

BRUGLIERI, Maurizio et al. PoliUniPool: a carpooling system for universities. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, v. 20, p. 558-567, 2011.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 27 ed. São Paulo: Atlas, 2014.

GOMES, Mara Beatriz Nunes; SPOLLE, Marcus Vinicius. Aplicativo Blablacar: uma comunidade de caronas. *Perspectivas Sociais*, Pelotas, vol. 06, nº 01, p. 190-211, 2020.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 37ª ed. São Paulo: Editora Malheiros, 2011.

MENENDEZ, Monica; DAGANZO, Carlos F. Effects of HOV lanes on freeway bottlenecks. **Transportation Research Part B: Methodological**, v. 41, n. 8, p. 809-822, 2007.

MERIDA, Carolina; DE ALMEIDA MONTEIRO, Renata. Aplicativos de intermediação de contratos privados de transporte de passageiros: por que a polêmica continua? **Revista de Direito Administrativo e Gestão Pública**, v. 4, n. 2, p. 99-116, 2018.

ROSADAS, Rafael Rodrigues. Artigo Contrato de transportes – Breves comentários. Site: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/contrato-de-transportes-breves-comentarios/amp/> acessado em 01/01/2021.

SALMAN, Jamili El Akchar; FUJITA, Jorge Shiguemitsu;. Inovações tecnológicas baseadas na economia colaborativa ou economia compartilhada e a legislação brasileira: o caso uber. **Revista de Direito, Economia e Desenvolvimento Sustentável**, p. 2526-0057, 2018.

SCHMITT, Rafael da Silva. Impactos da implantação de medidas de gerenciamento da mobilidade em uma área urbana com múltiplos polos atratores de viagens. 2006.

VENOSA, Silvio de Salvo. *Direito Civil: contratos em espécie*. São Paulo: Atlas, 2003.