

Ainda sobre aplicativos e transporte privado de passageiros

Autor(a): Cristiana Fortini

Publicado em: 16 de maio de 2019

Publicação: conjur_import

Link JurisTube:

<https://juristube.com.br/colunistas/cristiana-fortini/ainda-sobre-aplicativos-e-transporte-privado-de-passageiros>

Fonte original:

<https://www.conjur.com.br/2019-mai-16/interesse-publico-ainda-aplicativos-transporte-privado-passageiros>

Identificador citável: juristube.com.br/colunistas/cristiana-fortini/ainda-sobre-aplicativos-e-transporte-privado-d e-passageiros#ep-c0c038bc

Resumo

A ADPF 574, ajuizada pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), objetiva a

Texto integral

A ADPF 574, ajuizada pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), objetiva a declaração de inconstitucionalidade de decisões judiciais que autorizam o serviço de transporte coletivo de passageiros, por meio de aplicativos e plataformas digitais. Pretende-se ainda a declaração de inconstitucionalidade por omissão da Agência Reguladora de Transporte Terrestre na fiscalização e proibição da atividade por não delegatários do Estado. Alegam que há fuga regulatória e que é preciso equilibrar a livre-iniciativa com a garantia de um serviço universal, contínuo regular. O ministro Luiz Edson Fachin, relator da ADPF, deixou de apreciar o pedido de liminar, entendendo não ser o caso de decisão monocrática. A matéria será, pois, levada a exame pelo colegiado. A qualificação de uma atividade como serviço público significa o reconhecimento de sua importância social. Implica dizer que o legislador deslocou a atividade para um cenário jurídico com regras e princípios próprios, com destaque para o princípio da continuidade. O serviço público, em homenagem aos usuários que dele dependem, não pode ser paralisado. Ameaças à sua prestação atingem a coletividade. O serviço público de transporte coletivo tem sua importância reconhecida na ordem jurídica brasileira. A Constituição Federal, no artigo 30, V, o qualifica como serviço público essencial, característica não conferida nem mesmo aos serviços de educação e saúde. A dimensão jurídica conferida ao transporte coletivo deve conduzir a interpretação das regras infraconstitucionais que abordem a questão da mobilidade urbana. O serviço público de transporte coletivo se caracteriza por ser aberto ao público, remunerado principalmente por meio de tarifa, que não oscila ao sabor da lei da oferta e da procura, e envolve o deslocamento entre pontos previamente determinados. Trata-se de atividade a ser oferecida não apenas quando interessa às prestadoras privadas, mas também aos domingos e feriados, em horários de menor procura, observadas as exigências leis e regulamentares sem prejuízo das cláusulas contratuais, inclusive as relativas a modelos de veículos, destino das rotas, tratamento favorecido para categorias de usuários, em que se destaca a gratuidade para os idosos. Logo, ainda que a concessionária não se interesse por dada rota e horário, permanece inalterado o dever de

disponibilizar o serviço, se assim prescrever o poder público. Horários de pico não autorizarão majorações tarifárias. O transporte de usuários titulares de gratuidade deverá ocorrer, ainda que isso não seja de interesse da empresa prestadora. O regime jurídico fixa balizas para a atuação das empresas privadas, porque não se trata de atividade ordinária. A proteção jurídica ao transporte coletivo justifica-se porque o serviço público precisa ser protegido. Sua destruição com a substituição pela prestação privada implica destruir toda a rede protetora. Regras traçadas pelo poder público serão suplantadas por regras de mercado. Locais, rotas, horários menos interessantes economicamente não serão contemplados. Gratuidades e outras formas de tratamento distinto não mais existirão. Isso sem falar dos problemas relacionados ao meio ambiente, ao deslocamento nas cidades, que serão ainda mais pressionadas por veículos privados, e à indefinição sobre o montante a ser pago. Em 26 de março de 2018, o então presidente Michel Temer sancionou a Lei 13.640/18, que, alterando a Lei 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana), conceituou o transporte remunerado privado individual de passageiros como o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou plataformas de comunicação em rede. É justamente na categoria supracitada, portanto, que se enquadram os serviços prestados por meio dos apps de transporte privado. O transporte remunerado privado individual de passageiros, nome conferido pela lei, é atividade privada, não aberta ao público, de viés individual. Todos esses elementos estão evidenciados no texto legal. Logo, trata-se de atividade acessória ao serviço público de transporte coletivo, que com ele não se confunde nem pode competir. Seria contraditório conceber que o serviço público destinado à coletividade, merecedor da qualificação de essencial, pudesse ser fragilizado por uma atividade privada. Todo esse cenário interessa para a interpretação da modalidade compartilhada, mencionada no artigo 4º, X, da Lei de Mobilidade Urbana. O transporte remunerado privado individual de passageiros, embora possa ser compartilhado, continua sendo individual e privado. Em outros dizeres, é impossível que um transporte caracterizado pelo legislador como individual seja, concomitantemente, coletivo. Os conceitos não são intercambiáveis. Não por outra razão, aliás, a própria Lei 12.587/12 prevê a classificação do serviço de transporte urbano de maneira dicotômica: de um lado, o serviço de transporte coletivo (artigo 3º, parágrafo 2º, II, “a”) e, de outro, diversamente, o serviço de transporte individual (artigo 3º, parágrafo 2º, II, “b”), previsão que robustece a impossibilidade de um fazer as vezes do outro. Ademais, a Lei 13.683/18 adicionou o inciso VIII ao artigo 6º da Lei de Mobilidade Urbana, deixando assente que a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada na “garantia da sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço”. No mesmo sentido, no mesmo artigo, o seu inciso II estabelece a prioridade do transporte coletivo sobre o transporte individual e, na mesma toada, o inciso VI determina a “priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado”. Não bastasse, o artigo 22, V, também da Lei de Mobilidade Urbana, dispõe que “estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte coletivo” é atribuição mínima dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana. Como se vê, há, portanto, uma nítida intenção do legislador — tanto constituinte como ordinário — de conferir prioridade ao serviço público de transporte coletivo, valorização imprescindível para o desenvolvimento urbano integrado, para a potencialização da função social da cidade e, logo, para o interesse público amplamente considerado. Ou seja, se de um lado a Lei 12.587/12 conceituou o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, de

outro, estabelece que serviço compartilhado não se confunde com serviço coletivo e, ademais, reforça que o transporte público coletivo é prioritário e deve ter sua sustentabilidade econômica preservada, algo que apenas corrobora a essencialidade do serviço já prevista no artigo 30, V, do texto constitucional. Logo, não poderiam os apps exercer o transporte coletivo, com rotas pré-definidas, agrupando pessoas que não se conhecem, que não são levadas a seus destinos, mas a pontos de desembarque. Se o serviço é individual, como a lei de mobilidade urbana repetidas vezes esclarece, a modelagem compartilhada deve ser interpretada sem descuidar seu limite de atuação. Transportar coletivamente é ultrapassar a esfera autorizada pela lei, aniquilando gota a gota o sistema de transporte coletivo, o que não se coaduna com o ordenamento jurídico aplicável e com os ditames da Constituição Federal, consoante restou desenvolvido ao longo desta oportunidade.

Como citar este documento

As citações abaixo seguem os padrões ABNT NBR 6023:2018, APA 7ª edição, Chicago Author-Date (17ª ed.) e BibTeX (LaTeX). Copie o formato exigido pelo periódico ou gerenciador bibliográfico (Zotero, Mendeley, EndNote).

ABNT (NBR 6023:2018)

FORTINI, Cristiana. Ainda sobre aplicativos e transporte privado de passageiros. conjur_import, 16 maio 2019. Disponível em:

<https://www.conjur.com.br/2019-mai-16/interesse-publico-ainda-aplicativos-transporte-privado-passageiros>.

Acesso via: JurisTube — Acervo Digital de Direito. Disponível em:

<https://juristube.com.br/colunistas/cristiana-fortini/ainda-sobre-aplicativos-e-transporte-privado-de-passageiros>.

Acesso em: 26 ago. 2026.

APA 7ª edição

Fortini, C. (2019, May 16). Ainda sobre aplicativos e transporte privado de passageiros. *conjur_import*.

<https://www.conjur.com.br/2019-mai-16/interesse-publico-ainda-aplicativos-transporte-privado-passageiros>

Chicago Author-Date (17ª ed.)

FORTINI, Cristiana. 2019. "Ainda sobre aplicativos e transporte privado de passageiros." *conjur_import*, May 16. <https://www.conjur.com.br/2019-mai-16/interesse-publico-ainda-aplicativos-transporte-privado-passageiros>

BibTeX

```
@article{cristiana-fortini-ainda-sobre-aplicativos-e-transporte-pri-2019,  
author = {Fortini, Cristiana},  
title = {Ainda sobre aplicativos e transporte privado de passageiros},  
journal = {conjur_import},  
year = {2019},  
url = {https://www.conjur.com.br/2019-mai-16/interesse-publico-ainda-aplicativos-transporte-privado-passageiros},  
urldate = {2019-05-16}  
}
```



Licença de Uso — CC BY-NC-SA 4.0

Este conteúdo está licenciado sob a licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-CompartilhaIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0). O uso para fins acadêmicos e educacionais é permitido, desde que citada a fonte original (JurisTube) conforme as normas técnicas indicadas neste documento.

Termos completos:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.pt-br>

JurisTube — Acervo Digital de Direito

<https://juristube.com.br/colunistas/cristiana-fortini/ainda-sobre-aplicativos-e-transporte-privado-de-passageiros>

PDF gerado em 2026-08-26 20:26 UTC