



Poder Judiciário do Estado de Sergipe
21ª Vara Cível de Aracaju

Nº Processo 202012100277 - Número Único: 0011076-50.2020.8.25.0001

Autor: FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DOS ESTADOS DE AL

Réu: BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA E OUTROS

Movimento: Julgamento >> Com Resolução do Mérito >> Improcedência

Processo nº 202012100277

SENTENÇA

I - RELATÓRIO

Trata-se de Ação Ordinária com Pedido de Tutela Antecipada proposta pela **FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS ESTADOS DE ALAGOAS E SERGIPE** em face de **BUSER TECNOLOGIA LTDA e R13 TRANSPORTES E SERVIÇOS EIRELI**, consoante fatos e fundamentos expostos em sede de petição inicial distribuída em 04/03/2020.

Em síntese, narra a parte Autora que tomou conhecimento sobre a oferta do serviço irregular pela requerida BUSER, em relação ao início de sua atividade no Estado de Sergipe, tomando conhecimento especificamente na página da referida empresa na rede social Instagram e no próprio aplicativo oferecido pela ré, quando, então buscou informações acerca da atuação da primeira ré no setor de transporte interestadual de passageiros.

Sustenta que, em suas pesquisas, verificou que a primeira ré, Buser Tecnologia LTDA, oferece, em sua plataforma digital, passagens para viagens com custo médio inferior a 60% que as passagens ofertadas em rodoviárias para o mesmo trajeto, utilizando-se de outras empresas que prestam o serviço de fretamento, mesmo as empresas transportadoras não possuindo autorização da ANTT e do DER/SE para o desenvolvimento de tal serviço, como é o caso da segunda ré.

Aduz que o modelo de atuação é irregular e clandestino, agindo as rés com deslealdade na competição, principalmente com relação às empresas que agem de acordo com legislação para fins de prestação do serviço essencial de transporte interestadual.



Assim, pugna, em sede de tutela de urgência, a determinação de que as rés abstenham-se de divulgar, comercializar e realizar atividades de transporte rodoviários interestadual/intermunicipal de passageiros. No mérito, pugna pelo reconhecimento da ilegalidade e invalidade do modelo Buser de oferta e prestação de serviço, bem como o cessamento da prestação de serviço de forma irregular.

Junta documentos às fls. 28/123.

Em 05/03/2020, a ré Buser Tecnologia LTDA, apresentou manifestação, acerca do pedido de tutela de urgência pleiteado, argumentando, em síntese, a regularidade do serviço prestado, bem como a existência de processo junto à Justiça Federal de Sergipe, tombado sob o nº 0806244-77.2019.4.05.8500, contendo as mesmas partes e pedidos, alegando, assim, litispendência, pugnando, assim, pelo indeferimento da tutela de urgência, bem como o reconhecimento da litispendência.

Juntou documentos às fls. 172/606.

Por sua vez, a segunda ré, R13 Transportes, manifestou-se em 10/03/2020, pugnando pelo indeferimento da tutela de urgência pleiteada, com base nos mesmos argumentos trazidos pela primeira ré em 05/03/2020.

Contestação, apresentada pela Buser Tecnologia LTDA, em 25/03/2020. Preliminarmente, alega a existência de conexão e listipendência com o processo junto à Justiça Federal de Sergipe, tombado sob o nº 0806244-77.2019.4.05.8500, em tramite na 2ª Vara Federal, contendo as mesmas partes e pedidos, pugnando, assim, pela remessa dos autos à Justiça Federal, para reunião dos processos. Ainda em sede de preliminar, alega a ilegitimidade ativa da Federação.

No mérito, sustenta que é intermediadora digital das transportadoras de passageiros rodoviários para vendas de passagens de ônibus, por meio de aplicativo, bem como que todas as empresas parceiras, que efetuam o serviço de transporte por meio de sua plataforma, possuem autorização de funcionamento e cumprem todas as normas de segurança e atendem a todas as exigências regulatórias, as quais, enfatiza, não se aplicam a BUSER.

Salienta que os contratos com as parceiras são de fretamentos privados e consistem em atividade econômica livre, conforme previsto na Constituição Federal, afirmando, ainda, que não há rotas preestabelecidas e regulares de transporte, não havendo garantia de prestação de serviços de transporte, bem como que não há cobrança individual, mas sim um simples rateio do custo total do frete e que as empresas de fretamento não utilizam terminais de passageiros

Além disso, informa que os fretamentos contratados pela plataforma da BUSER não são abertos indistintamente a toda a população, pugnando assim, pelo reconhecimento da litispendência e indeferimento da tutela de urgência. Pugna, ao final, pela improcedência da demanda.

Por sua vez, a segunda ré, R13 Transportes, apresentou contestação em 26/03/2020. Preliminarmente relata a incompetência absoluta do Juízo para analisar a presente demanda, visto o nítido interesse da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres no presente feito, além da conexão com o feito em tramite junto a 2ª Vara Federal de Sergipe. Ainda em sede de preliminar, alega a ilegitimidade ativa da parte Autora.

No mérito, salienta a regularidade do serviço prestado pela Buser, bem como o atendimento às normas vigentes. Salienta, ainda, que o serviço prestado é privado, em nada tendo relação com os argumentos trazidos pela parte autora, em sede de petição inicial. Ao final, pugna pela improcedência da demanda.

Despacho exarado em 27/05/2020, intimando as partes, com fulcro no art. 10, do CPC, para manifestarem-se acerca da remessa dos autos à Justiça Federal, tendo a parte Autora e a ré R13 Transportes se manifestado em 02/06/2020, decorrido o prazo para manifestação da primeira ré.



Decisão, exarada em 16/06/2020, declarando a incompetência do juízo e determinando a remessa dos autos para a Justiça Federal.

Em 09/07/2021, os autos foram devolvidos pela Justiça Federal de Sergipe, em virtude do não interesse da ANTT e da União no presente feito, além do julgamento do feito nº 0806244-77.2019.4.05.8500 anteriormente à remessa dos autos.

Dado o devido prosseguimento ao feito, em 27/05/2022, a parte Autora fora intimada a apresentar Réplica às Contestações apresentadas, tendo apresentado a devida manifestação em 23/06/2022.

Manifestação da ré em 14/07/2022, juntando novos documentos, tendo a parte Autora se manifestado sobre, nos termos do art. 437, §1º, do CPC, em 16/08/2022.

Despacho, exarado em 02/09/2022, intimando as partes a informar acerca da produção de outras provas, sendo anunciado o julgamento da lide em 19/12/2022.

Eis o que importa relatar.

Passo a decidir.

II - FUNDAMENTAÇÃO

II. 1 - DAS PRELIMINARES

Em análise ao caderno processual, vislumbro que resta pendente a análise da legitimidade ativa da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos Estados de Alagoas e Sergipe, arguida por ambas as rés em suas respectivas contestações.

Com relação as demais preliminares arguidas, referente à litispendência e conexão com o feito 0806244-77.2019.4.05.8500, reputo prejudicada, tendo em vista que, reconhecida a incompetência da Justiça Comum, consoante decisão de 16/06/2020, os autos retornaram em 09/07/2021, em virtude da ausência de interesse da ANTT e da União no presente feito, além do julgamento do processo 0806244-77.2019.4.05.8500, que tramitou junto a 2ª Vara Federal de Sergipe, afastando, assim a preliminar de conexão arguida, consoante Súmula nº 235, do STJ.

Assim, restando apenas uma preliminar pendente de apreciação, asseio analisá-la.

II.1.1 - DA ILEGITIMIDADE ATIVA

As rés alegam ilegitimidade ativa da parte Autora, sob os argumentos de que o termo "sindicato", previsto no art. 8º, III, da CF, não abrange outras entidades sindicais, como a federação, mormente considerando que, no caso, a autora representa também a categoria dos taxistas, que não possuem interesse na matéria ora em discussão, bem como que a parte Autora não foi constituída para a tutela do interesse do consumidor e do setor de transportes de modo geral, de modo que não pode reivindicar a sua defesa.

Nesse sentido, observo que o estatuto social da FETRALSE, juntado à fls. 44/63 do processo materializado, aponta como seus objetivos a coordenação, defesa e representação da categoria econômica das empresas de transportes de passageiros e dos taxistas - transportadores autônomos, reunidos em entidades de classe, e das empresas nas áreas inorganizadas, estabelecidos ou que prestem serviços nos



Estados de Alagoas e Sergipe, consoante art. 3º, cabendo-lhe, no atendimento desses objetivos, defender e representar os interesses das empresas de transportes, conforme previsto no art. 4º do respectivo estatuto.

Percebe-se, assim, que a FETRALSE detém legitimidade para defender o interesse das empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros que prestam serviços nos Estados de Alagoas e Sergipe, o que justifica a sua pertinência subjetiva para a presente ação.

O fato de a categoria dos taxistas também estar inserida na federação não afasta a legitimidade ad causam da autora. É que não se exige que todos os sindicatos filiados (e as categorias neles representadas) sejam beneficiados pela medida postulada nos autos, mas que algum(ns) deles o sejam.

Não obstante, fato é que a pretensão deduzida nesta ação está relacionada ao objeto de atuação da autora, de modo que a eventual alegação dos direitos dos consumidores e do direito ao transporte não afasta a legitimidade ad causam da requerente.

Por esses fundamentos, **afasto a preliminar de ilegitimidade ativa arguida.**

II.2 - DO MÉRITO

Passadas as questões e preliminares pendentes de apreciação, passo à análise do mérito da presente demanda.

II.2.2 - DO REGIME JURÍDICO DO TRANSPORTE COLETIVO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS

Inicialmente, cumpre examinar a que regime jurídico o serviço de transporte interestadual de passageiros está submetido.

A análise principia pela Constituição Federal, que, em seu art. 21, XII, "e", assim dispõe:

Art. 21. Compete à União:

[...]

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

Verifica-se, portanto, que o constituinte atribuiu à União a titularidade do serviço público em foco, admitindo, todavia, que a sua execução seja delegada ao particular, por meio de autorização, concessão ou permissão. Deve ser rejeitada, bem por isso, a tese de que o particular estaria livre para, independentemente de ato formal de outorga da União, explorar o serviço.

Tem-se, pois, regime jurídico diverso do que se verifica em relação a outros serviços públicos, como os de saúde, cuja execução, conforme o art. 197 da CF, deve ser feita "diretamente ou através de terceiros e, também, por pessoa física ou jurídica de direito privado." Ou seja, admite-se, aqui, a atuação direta da iniciativa privada independentemente de ato prévio de delegação. Não é, porém, o que se lê no art. 21, XI, "e", da CF, em relação ao transporte interestadual de passageiros.

Nesse sentido, entendo que a tese, firmada no parecer juntado pela BUSER, de que um serviço "privado" de transporte interestadual de passageiros - cuja prestação dispensaria outorga estatal - conviveria com o serviço público aparenta ressentir-se de amparo constitucional, pois incompatível com o art. 21, XI, "e".

Tanto é assim, aliás, que não se cogita da possibilidade de prestação dos serviços de telecomunicações e dos serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens - cuja exploração o art. 21 da CF também determina seja feita pela União, "diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão" (inciso XI e alínea "a" do art. XII) - sem prévia outorga estatal.

O art. 178 da CF, ao afirmar que "A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade" tampouco impõe conclusão diversa, não se revelando, de qualquer modo, antagônico em relação ao art. 21, XI, "e".

É certo que, conforme o art. 170 da CF, a ordem econômica é fundada na livre iniciativa, tendo a livre concorrência como um de seus princípios (inciso IV). Porém, é a mesma Constituição que exige, para a prestação do serviço de transporte interestadual de passageiros, prévia autorização, permissão ou concessão estatal, ou seja, embora o texto constitucional enumere os princípios que estruturam, de modo geral, a ordem econômica, ele também contempla uma regra expressa relativa ao transporte interestadual de passageiros, submetendo-o à titularidade do Estado e à possibilidade de delegação ao particular.

Como é cediço, à luz do princípio da unidade da Constituição, o texto constitucional deve ser lido em sua integralidade - e não apenas em trechos esparsos. De outro lado, também se sabe que não há hierarquia entre as normas constitucionais. Daí se extrai que um dispositivo constitucional que enuncia um princípio geral (livre iniciativa) não possui o condão de afastar outro que contém uma regra específica. É dizer: a Constituição não pode ser invocada contra si própria.

Já no plano infraconstitucional, tem-se a Lei 10.233/2001, a qual afirma que a operação de transportes terrestres será descentralizada, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão. Prevê, outrossim, que tanto a prestação regular como a prestação não regular do serviço de transporte de passageiros dependem de autorização, senão vejamos:

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I - descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;

[...]

Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

[...]

V - autorização, quando se tratar de:

- a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros;
- b) prestação de serviço de transporte aquaviário;
- c) exploração de infraestrutura de uso privativo; e
- d) transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária, por operador ferroviário independente.



e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.

Parágrafo único. Considera-se, para os fins da alínea d do inciso V do caput, operador ferroviário independente a pessoa jurídica detentora de autorização para transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura.

A Lei 10.233/2001 dispõe, ainda, que cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres autorizar o transporte regular de passageiros e o transporte sob regime de fretamento, bem como fiscalizar se a atividade exercida possui amparo na autorização concedida. Confira-se:

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

A lei remete, por fim, a regulamento a disciplina relativa à autorização:

Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará: (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

I - o objeto da autorização;

II - as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público, à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

III - as condições para anulação ou cassação;

IV - (Revogado pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

V - sanções pecuniárias.

Isso posto, anote-se que a autorização relativa aos serviços regulares de transporte de passageiros são regulados pela Resolução 4.770/2015, ao passo que o transporte na modalidade de fretamento é regido pela Resolução 4.777/2015, ambas editadas pela ANTT.

Demais disso, a distinção entre o transporte regular de passageiros e o transporte por fretamento repercute na espécie de autorização concedida pela ANTT. No primeiro caso, a ANTT concede Termo de Autorização (TAR) e Licença Operacional (LOP), consoante o art. 2º da Resolução 4.770/15, ao passo que, no segundo, emite-se Termo de Autorização para Fretamento (TAF), conforme o art. 3º da Resolução 4.777/15. Como consequência lógica, a empresa autorizada a realizar fretamento não possui autorização para realizar o transporte regular de passageiros. Sobre o conceito e as modalidades de fretamento, veja-se o que dispõe essa norma regulamentar:

Art. 3º Para fins desta Resolução, na prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, considera-se:

(...)



VI - Fretamento turístico: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que deverá ser realizada conforme as modalidades turísticas definidas em legislação;

VII - Fretamento eventual: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que ocorrerá sem interesse turístico;

VIII - Fretamento contínuo: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, por período determinado, com quantidade de viagens, frequência e horários preestabelecidos, com relação de passageiros transportados, firmado por meio de contrato registrado em cartório, destinado ao transporte de empregados ou colaboradores de pessoa jurídica, de docentes, discentes e técnicos de instituição de ensino, de associados de agremiação estudantil ou associação legalmente constituída e de servidores e empregados de entidade governamental que não estiver utilizando veículo oficial ou por ela arrendado;

(...)

XIV - Circuito fechado: viagem de um grupo de passageiros com motivação comum que parte em um veículo de local de origem a um ou mais locais de destino e, após percorrer todo o itinerário, observado os tempos de permanência estabelecidos nesta Resolução, este grupo de passageiros retorna ao local de origem no mesmo veículo que efetuou o transporte na viagem de ida;

(...)

Da leitura do ato infralegal, extrai-se que o serviço de fretamento, seja qual for a modalidade escolhida, envolve o deslocamento de pessoas em "circuito fechado", cujo conceito estabelece viagem de grupo de passageiros partindo ao mesmo destino e retornando à mesma origem, ao fim da jornada, no mesmo veículo. O fretamento exige, assim, ida e volta no mesmo veículo.

A noção de circuito fechado demanda, ainda, que os passageiros realizem a viagem por "motivação comum". Ou seja, todos realizam a viagem visando ao mesmo fim, seja ele turístico, profissional etc.

Além disso, destaca-se o caráter temporário do transporte prestado nessas circunstâncias. Com efeito, o fretamento turístico e o eventual são realizados "em caráter ocasional", ao passo que o fretamento contínuo é prestado "por período determinado" - estando atrelado, ainda, a hipóteses específicas (transporte de empregados, associados etc.).

Explanadas tais diferenças e previsões legais, passo a análise do *modus operandi* das rés.

II.2.3 NATUREZA DA ATIVIDADE EXERCIDA DA PELA RÉ

Partindo-se da definição que consta na própria contestação, tem-se que:

A Buser é uma startup de tecnologia que desenvolve atividade de intermediação por meio de aplicativo que conecta, de um lado, (i) grupos de pessoas interessadas em viajar para um destino em comum e, de outro, (ii) um fornecedor de transporte rodoviário privado na modalidade fretamento eventual, devidamente habilitado pelas agências reguladoras competentes a prestar a atividade.

Conforme a descrição apresentada, vê-se que a BUSER oferece uma plataforma que permite conectar fornecedores de transporte na modalidade de fretamento a grupos de pessoas interessadas em viajar a determinado destino.

Pois bem.

Diante da argumentação da autora de que o serviço ofertado pela BUSER e parceiras trata-se de modelo irregular de fretamento, criando um mercado de transporte clandestino interestadual, paralelo àquele regulamentado pelo Poder Público, desempenhando um sistema de concorrência desleal para a autora que atua de forma regular e previamente autorizada, observo nos autos que as rés possuem autorização da ANTT para realizar fretamento, isso porque, consoante fundamentação acima, uma das particularidades trazidas pela Resolução 4777/2015, para o transporte coletivo sob regime de fretamento, é a necessidade de emissão de licença de viagem pela ANTT, em conjunto com a relação de passageiros, antes do início de cada viagem (Art.23 e Art.31), documentos que vejo acostado aos autos, a exemplo das fls. 224/225.

Deve ser destacado que as empresas de fretamento possuem algumas características distintas, a exemplo de não poder emitir e vender bilhete de passagens individuais para seus usuários, além de a oferta do serviço para o público em geral ser caracterizada por seu ocasional. Nesse mesmo diapasão, saliento que as empresas de fretamento não podem atuar com regularidade no mesmo trajeto (não podem operar em linha); empresas de fretamento devem operar em circuito fechado, isto é, o mesmo grupo de passageiros deve ser pré-definidos, possuírem interesse comum e estar presente nos trajetos de ida e de volta, a serem percorridos pelo mesmo veículo, além de, na modalidade fretamento, não estão previstos os horários, itinerários e locais de chegadas e partidas.

Sintetizadas as características do regime de fretamento, em primeiro plano e após análise detida de todo conteúdo apresentado aos autos, entendo que a demandada BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA é uma plataforma tecnológica, consoante descrito em sede de contestação, estando elencado, em seu contrato social que seu objeto social será **atividade de intermediação de negócios** e o **desenvolvimento e licenciamento de programas de computador** não-customizáveis.

A par disso, pode-se afirmar, então, que a plataforma Buser atua como uma intermediária para a realização dos serviços de fretamento disponibilizados pelas demandadas, vinculando os interessados (passageiros) às empresas do mercado prestadoras do serviço de fretamento. A BUSER, portanto, **somente intermedia a conexão entre os passageiros interessados no transporte rodoviário via fretamento, com as empresas prestadoras de serviço**, além disso, não há venda de passagens, mas sim proporciona o rateio dos custos.

No presente caso, considero que assim como as empresas já existentes no mercado virtual como Guichê Virtual, Click Bus e outros realizam a oferta de “passagens” para empresas que operam na modalidade regular de transporte coletivo de passageiros. A BUSER opera na intermediação dos seus serviços de “fretamento colaborativo”. No entanto, a prática da intermediação não pode ser confundida com a prestação do serviço em si, haja vista que ele fica a cargo das empresas contratadas (autorizatórias). Da mesma forma as supramencionadas empresas (Click Bus e Guichê Virtual) não fazem o transporte.

Os mencionados serviços igualmente são praticados pelo Ifood e Uber Eats, que **intermedia** pessoas (usuários/consumidores) a estabelecimentos comerciais e restaurantes, não sendo estes o prestador de serviço, mas tão somente o intermediador.

Nesse sentido, o serviço de intermediação é aquele no qual o intermediador não pratica a compra e venda das mercadorias (prestação de serviços), mas sim, a promove. Esse serviço é realizado por um terceiro (intermediador) de forma autônoma. Assim, os prestadores de serviço utilizam-se do serviço de intermediação para angariar potenciais clientes para sua atividade (Theodoro Junior, 2015).

Insistindo, percebo ainda que há uma distinção das atividades de transporte regular prestado pelos integrantes da parte pela autora e pelas empresas demandadas fretadoras. Nessa linha de raciocínio, é o que se pretende esclarecer nesse ponto em específico.



Em detrimento da Lei nº 10.233, vale ressaltar que esta impõe condições para conceder a autorização e exploração da atividade de transporte coletivo rodoviário via fretamento e regular a norma infraconstitucional e as suas Resoluções, e em nada apresentam óbice aos serviços de intermediação prestados pela primeira demandada, isto é, não há nenhuma previsão legal, para as atividades por ela desempenhadas. Isto posto, não há ilegalidade no *modus operandi* da Buser.

Corroborando, o art. 5º, II, da constituição traduz bem tal posicionamento quando dispõe que “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude da lei”.

Passando para a prestação de serviços realizados pelas demandadas autorizatárias no regime de fretamento pela ANTT, insta frisar que a modalidade de transporte ofertado no sítio eletrônico da BUSER é a de fretamento executivo.

Nesse diapasão, insta dizer que os elementos probatórios, as alegações das partes e, sobretudo a jurisprudência trazida aos autos, foram suficientes para convencer este Juízo, no sentido de que os serviços de viagens prestados pelas demandadas e fretadoras Martins Pacheco Transporte e Turismo Eireli, Transportadora Turística Natal LTDA e intermediária Buser, **não são regulares, e sim sob demanda, diante da necessidade da formação de um grupo de passageiros/usuários com numerário suficiente para que elas se realizem.**

Além disso, mesmo que houvesse a caracterização da frequência, essa não é especificidade do transporte regular de passageiros, uma vez que, trata-se de um raciocínio simples: se as demandadas realizam transporte por demanda, e as mesmas possuem diariamente em horários distintos certa quantidade de passageiros que desejam viajar para determinados destinos, elas não deveriam prestar tal serviço?

Neste contexto, entendo que assumir que as autoras não podem fazer fretamento diário e “regular” para um destino de alta demanda, seria o mesmo que corroborar com a tese de que as empresas demandadas e fretadoras de viagens interestaduais não podem ter um grande volume de clientes e usuários de seus serviços.

Não poderiam, portanto, realizar uma quantidade expressiva de viagens por dia, devendo ficar contida a um mínimo aceitável, diante da possibilidade de configurar transporte regular de passageiro. **Este posicionamento é contraproducente**, pois nega o objetivo de desenvolvimento econômico necessário a qualquer modalidade de negócio.

Portanto, o fato da plataforma Buser intermediar para as suas parceiras diariamente uma grande demanda de contratos de serviços via fretamento colaborativo não descaracteriza a modalidade de fretamento do art. 4777/2015. Acrescento ainda, quanto à emissão e venda de passagens, observo que estas não são ajustadas com a prática de rateio realizada pela Buser, diante da divisão de custos do fretamento que exige previamente o cadastramento dos usuários na plataforma da demandada, cujos preços variam de acordo com o número de passageiros para realizar a viagem.

Impende destacar que às fls.1.014 a Resolução 4.777 de 2015, determina que diante da necessidade de licença de viagem, como requisito do transporte de fretamento, há necessidade de emissão de relação de lista de passageiros com antecedência, inexistindo, portanto a venda e emissão de bilhetes de passagens, mas tão somente o pré cadastramento do passageiro via site da BUSER para que a viagem ocorra, na medida em que os preços serão dinâmicos.

Restando então, controversos as alegações da autora já que para descaracterizar a modalidade de fretamento seriam necessários: a) que os bilhetes de passagem pudessem ser adquiridos a qualquer momento, por distintos locais (agências de vendas, terminais rodoviários, guichês, no interior do veículo, sites, aplicativos), e outros sistemas eletrônicos ou não; b) as empresas prestadoras de serviço regular estão sujeitas às gratuidades e aos benefícios tarifários a determinados usuários (jovens, idosos e deficientes de baixa renda), e as viagens acontecem independentemente da demanda de usuários /passageiros que adquirem as passagens.



Dando seguimento, diante das controvérsias relacionadas ao circuito fechado, prevista pela Resolução 4.777/15, da ANTT e pelo Decreto 2.521/98, é relevante esclarecer que em relação a esta e a licitude dos serviços prestados pela Buser, penso que a regra estabelecida pela mesma, que determina como requisito para a execução do transporte coletivo em regime de fretamento na esfera interestadual, prevendo, em síntese, **que um grupo de passageiros que realizou a viagem na ida, após percorrer todo o itinerário, deve retornar no mesmo veículo ao local de partida**, revela-se abusiva.

Suponho a seguinte situação: imagine que um grupo de pessoas com o objetivo de **diminuir o custo benefício de sua viagem**, utiliza-se dos serviços de transporte de passageiros de fretamento para **deslocar-se a um destino em comum**, e ao chegar no local esse mesmo grupo resolve **não retornar com a empresa fretada ao seu local de origem** exercendo seu direito de ir e vir e utilizar-se do meio de transporte que melhor lhe atender (artigo 5º, XV, CF). Então, essa empresa é contatada **por outro grupo** (passageiros) e diante da **demand**a, ao realizar a viagem, na norma do circuito fechado, a fretadora estaria incorrendo em irregularidade. Ao meu entender, por si só, isto não significa dizer que a mesma não esta cumprindo com a regra do **circuito fechado**, **mas sim que está atendendo aos seus objetivos empresariais e a demanda de serviços por ela oferecidos**.

Entendo nesse sentido, portanto, que a regra do circuito fechado ao impor como requisito a uniformidade de um mesmo grupo de pessoas após percorrer um itinerário, teria que obrigatoriamente regressar ao seu ponto de origem no mesmo veículo para que se caracterize o circuito fechado, peremptoriamente, tal regramento cria uma obrigação não só para a fretadora autorizada, mas igualmente uma imposição ao usuário (consumidor) do serviço, o que se mostra incompatível aos preceitos legais, ferindo a autonomia da vontade e a liberdade de locomoção deste, deixando ainda a prestação de serviços da empresa fretadora dependente

Neste contexto, o fato da intermediária Buser oferecer a possibilidade do seu usuário através de suas parceiras (fretar) apenas o trecho de ida ou somente de volta, **não caracteriza descumprimento a regra do circuito fechado**, já que ela atua em compatibilidade com o atual ordenamento jurídico brasileiro como o Código de Defesa do Consumidor, **já que é direito do consumidor ver assegurada a sua liberdade de escolha** (art. 6º, II, do CDC), bem como a outros preceitos legais.

Deste modo, entendo que os serviços prestados pela ré trata-se de modalidade de fretamento colaborativo e não transporte regular de passageiros, sendo a BUSER uma intermediadora que mediante sua plataforma digital e inovação tecnológica relaciona e agrupa os consumidores e as empresas que ofertam o serviço de fretamento.

Absolutamente compreensível a indignação das empresas tradicionais que, por óbvio, são diretamente prejudicadas pelas atividade exercida pela ré. No entanto, ainda que se reconheça o impacto causado nesses mercados tradicionais, a simples concorrência não é hipótese de reconhecimento de ilicitude, consoante acima já fundamentado.

A ré, BUSER, em que pesem os esforços empreendidos nas competentes manifestações do sindicato autor, não exerce atividade de transporte. Este é realizado por empresas conveniadas que sempre puderam, e ainda podem, prestar serviços do fretamento individual.

Assim sendo, determinar às demandadas que operem na norma do circuito fechado extrapola os limites legais e da livre iniciativa (art. 170, parágrafo único, da CF).

III - DISPOSITIVO

Ante o exposto, **JULGO IMPROCEDENTE** os pedidos, extinguindo o processo com resolução do mérito, nos termos do art. 487, I, do CPC.



Assinado eletronicamente por ELIEZER SIQUEIRA DE SOUSA JUNIOR, em 05/05/2023 às 09:39:59, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006. Esta comunicação judicial não possui anexos eletrônicos. A conferência de autenticidade do documento está disponível no endereço www.tjse.jus.br/autenticador, mediante preenchimento do número de consulta pública 2023000977966-11. Fl: 11/11

Condeno a parte autora ao pagamento das custas e honorários advocatícios, que fixo em 10% (dez por cento) sobre o valor atribuído à causa, nos termos do art. 85, § 2º, do CPC.

Havendo recurso tempestivo, intime(m)-se a(s) parte(s) contrária(s) para apresentação de contrarrazões, no prazo legal.

Juntados os recursos e as respectivas respostas, apresentadas no prazo legal, remetam-se os autos ao Tribunal de Justiça.

Transitada em julgado esta sentença, e nada sendo requerido, dê-se baixa nos autos.

Intimem-se. Registre-se. Publique-se.



Documento assinado eletronicamente por **ELIEZER SIQUEIRA DE SOUSA JUNIOR, Juiz(a) de 21ª Vara Cível de Aracaju**, em 05/05/2023, às 09:39:59, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



O acesso aos **documentos anexados** bem como à conferência de **autenticidade do documento** estão disponíveis no endereço www.tjse.jus.br/autenticador, mediante preenchimento do número de consulta pública **2023000977966-11**.