

Juíza valida prestação de serviços da Buser no Rio Grande do Sul

Não há norma concreta que proíba pessoas com interesses em comum de contratar serviços em convergência de vontades, como o transporte dos mesmos lugares de origens para os mesmos destinos. Assim, a 2ª Vara Federal de Porto Alegre validou as operações da plataforma Buser em viagens interestaduais no Rio Grande do Sul.

Divulgação



Federação gaúcha de empresas de transportes contestava atividades da *startup* Divulgação

A Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do estado (Fetergs) alegava que a Buser oferece transporte coletivo de passageiros como se fosse uma linha regular, mas sem delegação ou autorização do poder público.

Segundo a autora, as atividades configurariam concorrência desleal, pois a *startup* não arca com os custos relativos às imposições e restrições aplicadas às demais empresas do setor, regularmente autorizadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Por isso, a entidade pediu a declaração de ilegalidade do modelo da Buser e a condenação da ANTT a adotar medidas para coibir a atividade da empresa.

Em sua defesa, a *startup* explicou que apenas conecta pessoas interessadas em uma mesma viagem por meio de sua plataforma eletrônica. Não há rotas preestabelecidas e regulares, nem garantia de prestação dos serviços, ou mesmo cobrança individual — somente rateio do custo total do frete.

A Gerência de Fiscalização (Gefis) da ANTT informou que vem tomando medidas de fiscalização necessárias e inclusive promovendo autuações quando descumpridas as normas da autarquia.

Nada de errado

A juíza Daniela Tocchetto Cavalheiro ressaltou que a Buser, na verdade, não é uma empresa de transporte: "É uma plataforma digital, uma empresa de tecnologia, que visa a conectar pessoas interessadas em viajar, com empresas de transporte". Portanto, não precisa de autorização ou concessão



do poder público para operar.

O novo modelo de negócio proporcionado pela *startup* é anterior ao momento do transporte. Quem se sujeita às normas de fiscalização da ANTT são apenas as empresas de fretamento parceiras da Buser.

"O mero fato de tratar-se de uma tecnologia nova e, eventualmente, mais eficiente ou lucrativa não é, por si só, razão para ver seu uso obstaculizado", assinalou a magistrada.

Para Tocchetto, proibir tal modalidade de forma indistinta contrariaria a livre iniciativa e a livre concorrência e ocasionaria um "crescimento desproporcional de reservas de mercado em favor daqueles atores econômicos que já se encontram estabelecidos", o que prejudicaria o próprio consumidor.

Guerra jurídica

Nos últimos anos, o serviço de fretamento colaborativo da Buser vem sendo objeto de [disputas judiciais](#) em todo o país. Há decisões contrárias à plataforma em vários estados, como Bahia, Ceará, Paraná, Santa Catarina e Minas Gerais, além do Distrito Federal.

Por outro lado, a Buser concentra um volume maior de decisões favoráveis em alguns dos estados mais populosos do Brasil, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Algumas decisões se referem a todo o serviço de fretamento, enquanto outras discutem apenas a regra do circuito fechado — o [Decreto 2.521/1998](#) e a [Resolução 4.777/2015](#) da ANTT, por exemplo, determinam que as viagens por fretamento sempre devem ocorrer com o mesmo grupo de pessoas nos trajetos de ida e volta.

A Buser classifica tal norma como ultrapassada, anacrônica, protecionista e anticoncorrencial. Também lembra que o circuito aberto é defendido pelos Ministérios da Economia e do Turismo.

Clique [aqui](#) para ler a decisão
5005487-53.2020.4.04.7100

Date Created

06/08/2022