

Justiça proíbe apreensão de ônibus de fretadoras autorizadas que usam Buser

Se é feita uma atividade além daquela autorizada, há um desrespeito aos limites impostos, mas não uma atividade clandestina. No vocabulário jurídico, uma atividade só é clandestina se for feita sem qualquer autorização. Não há clandestinidade quando existe uma licença, mesmo que não seja plenamente adequada para a atividade em questão.

Assim, a 13ª Vara Federal Cível do Distrito Federal proibiu, na última quarta-feira (3/4), a ANTT de apreender, com base em uma resolução de 2014, veículos operados por empresas de fretamento que usam plataformas digitais, como a da startup Buser.

A decisão é válida para todo o território nacional. Mas há uma condição: as empresas em questão precisam ter um termo de autorização de fretamento (TAF) válido e expedido pela ANTT. Do contrário, estão sujeitas às sanções.



Para juiz, transporte clandestino só ocorre se empresa não tem qualquer autorização

Contexto

A Buser é responsável por uma plataforma digital que conecta pessoas interessadas em uma mesma viagem na mesma data com empresas fretadoras de ônibus.

O Sindicato das Empresas de Processamento de Dados e Serviços de Informática do Estado de São Paulo (Sepros) acionou a Justiça e apontou que fiscais da ANTT vêm apreendendo com frequência veículos de fretadoras, mesmo com as autorizações válidas e em dia.

Na visão do Sepros (sindicato patronal da Buser), a [Súmula 11/2021](#) da ANTT, que define o transporte clandestino de passageiros, impede a apreensão de veículos de empresas que possuem TAF ou termo de autorização de serviços regulares (TAR).

A súmula faz menção à [Resolução 4.287/2014](#) da ANTT, que trata da apreensão de veículos utilizados em transporte clandestino. De acordo com o sindicato, a Súmula 11 proíbe a aplicação da resolução nos casos em que as empresas tenham alguma outorga válida emitida pela agência, mesmo se elas operarem fora dos limites estabelecidos.

Já a ANTT defendeu que a súmula trata cada tipo de outorga de maneira isolada, e não em conjunto. Assim, seria possível a apreensão do veículo de uma empresa com TAF que opere fora do serviço de



fretamento.

Fundamentação

Mas o juiz Mateus Pontalti explicou que a Súmula 11 não faz essa diferenciação. Ao mencionar que exceder os limites autorizados não configura atividade clandestina, a norma utiliza a expressão “ato de outorga”, que engloba o TAF e o TAR.

O magistrado indicou que tanto o TAR quanto o TAF concedem autorização para a prestação do serviço de transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros.

Segundo Pontalti, a apreensão é desproporcional para empresas que têm alguma licença, mesmo que operem além de seus limites. Isso porque “há outras medidas menos severas disponíveis e considera-se que houve algum nível de fiscalização da agência ao conceder a licença que possuem”.

Por fim, o juiz confirmou que os documentos trazidos aos autos comprovam as constantes apreensões feitas pela ANTT.

“Essa decisão representa um reconhecimento importante do papel da tecnologia no setor de transporte de passageiros, que ajudou a criar novos modelos como o da intermediação de viagens no fretamento”, afirma **Giovani Ravagnani**, diretor jurídico e de *compliance* na Buser.

Guerra jurídica

O fretamento colaborativo no transporte rodoviário de passageiros vem sendo objeto de disputas judiciais em todo o Brasil nos últimos anos. A maioria dos casos dessa [“guerra jurídica”](#) é protagonizada pela Buser.

Unidades federativas como o Ceará e o Distrito Federal têm decisões contrárias à atividade da *startup*. Por outro lado, a empresa concentra decisões favoráveis em estados como São Paulo, [Rio de Janeiro](#) e [Santa Catarina](#).

No último mês de fevereiro, o Tribunal Regional Federal da 3ª Região [autorizou](#), em todo o país, as viagens de ônibus fretadas em circuito aberto — ou seja, com um grupo diferente de pessoas nos trajetos de ida e volta — e proibiu a ANTT de autuar e apreender ônibus de viagens interestaduais intermediadas por plataformas como a Buser. TRF-2 e [TRF-5](#) também têm acórdãos mais específicos favoráveis ao fretamento colaborativo.

Especialistas ouvidos pela revista eletrônica **Consultor Jurídico** [já apontaram](#) alternativas para encerrar a polêmica envolvendo a Buser: a revisão da regulação (pela via administrativa ou legislativa) ou a fixação de um entendimento vinculante por parte do Supremo Tribunal Federal.

Clique [aqui](#) para ler a decisão
Processo 1015742-28.2024.4.01.3400

Meta Fields