

**Não vale como certidão.****Imprimir**

Processo : **0003189-17.2020.8.08.0024**  
Ação : **Procedimento Comum Cível**  
Vara: **VITÓRIA - 10ª VARA CÍVEL**

Petição Inicial : **202000164742**  
Natureza : **Cível**

Situação : **Tramitando**  
Data de Ajuizamento: **10/02/2020**

**Distribuição**

Data : **10/02/2020 14:41**

Motivo : **Distribuição por sorteio**

**Partes do Processo****Requerente**

VIAÇAO AGUIA BRANCA  
262B/ES - FLAVIO CHEIM JORGE  
12142/ES - CHRISTINA CORDEIRO DOS SANTOS

**Requerido**

MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELI  
305681/SP - FELIPE ROBERTO RODRIGUES  
222294/SP - FLÁVIO DE SOUZA SENRA  
BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA  
258957/SP - LUCIANO DE SOUZA GODOY  
22177/ES - HENRIQUE ZUMAK MOREIRA  
429939/SP - MARCO AURÉLIO SCAMPINI SIQUEIRA RANGEL  
TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL LTDA  
305681/SP - FELIPE ROBERTO RODRIGUES

**Juiz:** MARCELO PIMENTEL

**Sentença**

**Requerente: VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA S.A**

**Requerido: MARTINS PACHECO TRANS. TURISMO EIRELI.**

**BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA. TRANSPORTADORA  
TURÍSTICA NATAL LTDA.**

**Processo: 0003189-17.2020.8.08.0024**

# SENTENÇA

Vistos, etc.

**VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA S/A**, devidamente qualificada nos autos, ajuizou **AÇÃO INDENIZATÓRIA C/C INIBITÓRIA C/C TUTELA DE URGÊNCIA** em face de **MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELI (ALIANÇA TURISMO)**, **BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA** e **TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL LTDA**.

Aduz a autora ser integrante do Grupo Águia Branca, e explora o ramo de transporte rodoviário há mais de setenta anos, prestando, sobretudo, serviço de transporte coletivo regular de passageiros no âmbito interestadual, mas também opera viagens locais, intermunicipais e internacionais. Dentre elas, estão trezentos e trinta e quatro linhas interestaduais e intermunicipais, atendendo diversas localidades e com vários pontos de venda em vários Estados do país.

Dentre as linhas, encontram-se as de: 1 - Vitória/ES para Rio de Janeiro/RJ; 2- Rio de Janeiro/RJ para Vitória/ES e; 3 – Vitória/ES para São Paulo/SP e vice versa. Nesse sentido, para executar tais serviços à autora conta com autorização da ANTT para cada linha que opera, que só lhe foi deferida em função do preenchimento de uma série de requisitos.

Alega, ainda, a demandante que as demandadas, vêm atuando de forma premeditada e operando nas linhas de titularidade da autora e sem a autorização da ANTT, e por meio do aplicativo da demandada BUSER, as demais requeridas, estão prestando serviço de transporte coletivo regular de passageiros nos mesmos trajetos, dias e horários que a autora. O ponto de partida e chegada dos ônibus é na Praça dos Namorados, no bairro Praia do Canto – Vitória(ES), em frente ao BOB'S. Além disso, na plataforma BUSER são ofertadas as viagens de Vitória para o Rio de Janeiro e para São Paulo e vice-versa.

Desse modo, no *website* da BUSER, é possível ver que a mesma vende passagens individuais e feita a escolha da origem e do destino da viagem, predetermina os locais de saída e de chegada do ônibus. Assim, sob o rótulo de “fretamento colaborativo” a BUSER e suas parceiras estariam clandestinamente operando transporte coletivo regular, impingindo expressivo prejuízo econômico à autora.

Diante disso, requer a demandante: **a)** a concessão de tutela de urgência inibitória, determinando que a demandada BUSER abstenha-se de oferecer, viabilizar, ofertar ou disponibilizar por seu *website* ou aplicativo viagens para os destinos cujo exploração é autorizada em favor da autora, e que as demandadas Natal e Aliança abstenham-se de prestar serviços de transporte nos moldes de venda ilegal de passagens por meio de plataforma digital, nos mesmos trechos legalmente operados pela autora; **b)** seja reconhecida a ilegalidade dos serviços prestados pelas demandadas; **c)** seja confirmada a medida liminar pleiteada; **d)** a condenação das demandadas solidariamente ao pagamento de indenização a título de lucros cessantes, a ser apurada em liquidação de sentença. Atribui à causa o valor de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais). Acompanha a inicial a procuração e demais documentos de fls.35 a 290.

Às fls. 293 a autora peticiona reinterando a urgência na concessão do pedido de tutela provisória, acompanhada dos docs. de fls.294/298.

Petição das demandadas às fls.300/303, requerendo o prazo de 48 horas para se manifestarem sobre o pedido de liminar, acompanhada dos docs. fls.304/316.

Contestação espontânea apresentada pela demandada BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA às fls.317/399, na qual alega preliminarmente que: I) em relação às linhas interestaduais e para todas as outras com origem e/ou destino Espírito Santo ou fora dele, são reguladas pela ANTT, logo, não há como debater a alegada e inexistente clandestinidade das viagens sem que o órgão regulador federal competente figure no polo passivo, com a remessa dos autos à Justiça Federal do Rio de Janeiro, diante da litispendência com o Mandado de Segurança nº 5043757-85.2019.4.02.5101, que versa sobre a mesma causa de pedir.

Subsidiariamente, requer, a remessa do feito à Justiça Federal do Espírito Santo, para análise das preliminares, tendo em vista o interesse da ANTT; seja reconhecida a ilegitimidade ativa da autora, quanto à parte final do pedido, correspondente à proibição de intermediação de linhas fora do Espírito Santo e fora do espectro de titularidade não exclusivo da requerente, enquanto autorizada pela ANTT de linha regular interestadual no Espírito Santo.

No mérito, afirma que a empresa atua na atividade de intermediação para contratação de viagem coletiva por fretamento privado, coletivo e colaborativo, cujas viagens só acontecem se um grupo for confirmado e se o rateio for pago pelos interessados, ficando, portanto, sujeita as condições futuras e incertas, não existindo garantia se a viagem ocorrerá, residindo neste fato à diferença fundamental entre a atividade da Buser o que não se confunde com o transporte público realizado pela autora. Argui ainda, que se trata apenas de uma plataforma tecnológica que, por meio de site ou aplicativo, há duas opções ao usuário: I) criar o próprio grupo de viagens, onde a pessoa escolhe a data, horário e destino; II) juntar-se a um grupo de viagens existente e que igualmente foi criado por algum outro usuário da plataforma, rateando-se o valor integral da viagem entre os interessados, sem a existência de rotas fixas.

Argumenta, ainda, a segunda demandada que todas as empresas fretadoras cadastradas na plataforma BUSER mantem seguros em nome dos passageiros; que há autorização e fiscalização da ANTT (fls. 1055 a 1077); não há concorrência desleal e nem lucros cessantes em prol da demandante. Portanto, requer, em caso de não acolhimento das preliminares,

pela improcedência da demanda. Acompanha a contestação os documentos de fls.401 a fl.1089.

Às fls. 1090/1103 as demandadas MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELLI (Aliança Turismo) e TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL LTDA, sustentam pelo indeferimento da liminar e a incompetência absoluta da Justiça Estadual, pois há necessidade de inclusão da ANTT, no polo passivo da lide, devendo os autos serem remetidos à Justiça Federal.

Decisão às fls.1198/1216, que diante da ausência do preenchimento dos requisitos presentes no art. 300 do CPC, indefere o pedido de tutela de urgência, bem como concede o direito as demandadas Martins Pacheco Transporte e Turismo Eirelli (Aliança Turismo) e Transportadora Turística Natal Ltda de apresentarem a contestação no prazo legal, a partir da intimação desta decisão, considerando que as mesmas já constituíram advogados nos autos.

Às fls. 1282/1308, MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELLI (ALIANÇA TURISMO) e TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL LTDA apresentam sua contestação. Acompanha a Contestação os documentos de fls.1039/1518.

As fls. 1674/1678, no AGRAVO DE INSTRUMENTO interposto pela autora nº 5000451-43.2020.8.08.0000 o E. TJES, por meio de decisão, determinou: “a) imediata suspensão da divulgação, comercialização e efetivação de viagens pela “BUSER” de qualquer trecho rodoviário em caráter regular que conflite com aqueles operados pela recorrente, com partida ou destino neste Estado; b) a proibição das demais recorridas de viabilizar o transporte por meio de seus veículos para cumprimento de viagens comercializadas pelo referido aplicativo, ficando permitido o exercício da atividade somente nos estritos termos em que autorizado pelo Poder Público; Fixando o importe de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais) a título de multa diária pelo descumprimento da decisão.

Às fls.1972/1992, informa a autora o descumprimento da ordem judicial emanada do Eg. TJES, requerendo assim: I) a majoração de multa coercitiva para R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais); II) sejam oficiadas as empresas (Amazon Serviços de Varejo do Brasil Ltda, Google Brasil Internet Ltda e Apple Computer Brasil Ltda) para que, sob pena de multa diária de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), interrompam imediatamente a disponibilização do site (<https://www.buser.com.br/>) e aplicativos da Buser; III) seja determinada a busca e apreensão dos ônibus utilizados para efetuar as viagens; IV) seja determinado à Buser que realize contrapropaganda consistente na divulgação, em seu site, aplicativos, redes sociais e *outdoors* ou semelhantes de comunicado dando ciência aos consumidores da existência do acórdão do TJ-ES que a proíbe de

operar em linhas da autora do Estado do Espírito Santo; V) a intimação pessoal das demandadas para cumprirem a ordem judicial. Anexado documentos as fls.1993/2086.

Às fls. 2.088/2.089, por meio de despacho, este Juízo com fulcro no entendimento do C. STJ determinou a intimação das demandadas, para que cumprissem o inteiro teor da decisão proferida no Agravo de Instrumento nº 5000451-43.2020.8.08.0000, que deferiu liminar em favor da parte demandante.

Às fls. 2.142/2.158, a parte autora reiterou o deferimento da tutela de urgência para que seja determinado liminarmente.

Às fls.2170/2182 em caráter de decisão, determina este juízo a majoração da multa coercitiva de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) para R\$ 100.000,00 (cem mil reais), em desfavor de Buser Brasil Tecnologia Ltda, Martins Pacheco Transporte e Turismo Eireli e Transportadora Turística Natal Ltda, para cada uma das demandadas, na forma como foi disposto no acórdão do Agravo de Instrumento nº 5000451-43.2020.8.08.0000, indeferindo as medidas típicas e atípicas pleiteadas pela parte autora em antecipação de tutela.

As fls. 2201/2203, Martins Pacheco Transporte e Turismo Eireli e Transportadora Turística Natal, vem aos autos apresentar sua manifestação à decisão proferida as fls.2170/2182, aduzindo que as empresas de fretamento MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELI e TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL não mais realizam viagens nos trechos: Vitória para Rio de Janeiro e São Paulo, e vice versa, bem como em nenhum trecho dentro do Estado do Espírito Santo operado pela autora.

Réplica às fls.2427/2445, acompanhada dos documentos de fls.2447/2684.

Decisão às fls.2687/2690 que indefere o pedido realizado pela parte autora na petição de fls.2.420/2.425, tendo em vista que a autora requereu o comparecimento de Oficial de justiça, fisicamente, e o uso de força policial, se necessário, nos locais de partidas das viagens promovidas pelas demandadas, com o desiderato de impedir o embarque dos passageiros.

Às fls.2968/2972 este Juízo em sede de Decisão entende por deferir o pedido de penhora online/arresto, via SISBAJUD, a ser deduzido na conta das partes demandadas, do valor fixado a título de astreintes no total de R\$ 45.300.000,00 (quarenta e cinco milhões e trezentos mil reais), como meio coercitivo pelo descumprimento das ordens judiciais, haja vista que as informações trazidas na petição de fls.2863 e seguintes e petição de

fls.2961/2966, as demandadas descumpriram de forma reiterada e injustificada, a decisão proferida pelo E.TJES em sede de recurso no AI de nº5000451-43.2020.8.08.0000.

Manifestação das demandadas em relação aos bloqueios via SISBAJUD às fls.2999/3013 e 3201/3225. Acompanha documentos de fls.3014/3644.

BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA informa as fls.3645, que interpôs Agravo de Instrumento sob o nº 5000077-56.2022.8.08.0000 (fls.3646/3678) com documentos de fls.3680/4045.

Às fls.3687/3701, Martins Pacheco Transporte e Turismo Eireli e Transportadora Turística Natal Ltda, vem aos autos notificar sobre os seguintes fatos novos: que as fretadoras não descumpriram com a tutela de urgência; da falta de interesse de agir à ilegitimidade ativa – Viação Águia Branca não tem o direito sobre o objeto do processo, uma vez que a autora formulou um pedido pleiteando que as fretadoras sejam impedidas de prestar serviços de transportes nos mesmos trechos operados por ela, onde a mesma não é a regular detentora da concessão para os trechos (acompanha documentos de fls.3703/4045).

Às fls.4048/4100 a demandada Buser Brasil Tecnologia LTDA, requer a revogação ou, subsidiariamente, a modificação da tutela provisória de urgência diante da alegação dos fatos e do direito supervenientes à propositura da ação, aduzindo a demandada que a autora possui duas demandas que tramitam na Justiça Federal com resultados desfavoráveis a ela, demonstrando que esta vem operando suas linhas em absoluta desconformidade com o ordenamento jurídico brasileiro, na qual a mesma não possui nenhuma linha licitada ou concedida, operando em caráter precário, uma vez que a permissão ou autorização de exploração de linhas de ônibus não confere direito a exclusividade trazendo aos autos os documentos de fls.4102/4430.

Decisão de fls.4432/4433, que em atenção à decisão proferida no Agravo de Instrumento de nº 5000077-56.2022.8.08.0000, no qual restou determinado pelo Exmo. Desembargador Relator ARTHUR JOSÉ NEIVA DE ALMEIDA nos seguintes termos: “Oficie-se MM. Juiz a quo comunicando-lhe desta Decisão e determinando seu imediato cumprimento, isto é, para que proceda ao desbloqueio do valor que superar R\$ 28.880.000,00 (vinte e oito milhões e oitocentos e oitenta mil reais)”. Ante a mencionada decisão da Segunda Instância, foi procedido o desbloqueio do saldo excedente a R\$ 28.880.000,00 (vinte e oito milhões e oitocentos e oitenta mil reais) conforme comprovantes anexados as fls.4434/4441.

Às fls.4460/4471, a autora peticiona afirmando que os fatos constitutivos do direito estão provados, e não há fato novo que influencia sobre eles, uma vez que nenhuma das ações as (fls.3001), (fls.3210, 3691/3695) e (fls.4099), referentes à ação nº ACP- 0018723-94.2003.8.08.0024, ACP nº 0000481-74.2012.4.02.5003, ACP nº 5011541-04.2022.4.02.5101 e Ação Ordinária 0003139-92.2003.4.02.5001, imputa conduta supostamente irregular praticada pela Águia Branca, já que a apontada irregularidade, a não realização de licitação é de exclusiva responsabilidade do poder concedente. Acompanha os documentos de fls.4472/4515. Acompanha os documentos de fls. 4516/4554 referente ao Acórdão do TJES proferido no AI nº 5000931-84.2021.8.08.0000.

Às fls. 4555/4557 Decisão proferida no AI nº 5000931-84.2021.8.08.0000 que majorou a multa diária ao seu tempo aplicada para o patamar de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais), bem como determinou a expedição de ofícios as empresas parceiras e revendedoras de passagens apontadas no sítio eletrônico da BUSER BRASIL TECNOLOGIA, notificando-as acerca da possibilidade de responsabilização solidária e inclusão no polo passivo da demanda, mantendo-se quanto ao mais o decisum objurgado.

Às fls.4567/4568 a autora informa que a Ação Popular nº5011541-04.2022.4.02.5101 foi extinta sem resolução de mérito, com expressa revogação da liminar deferida naqueles autos, conforme documentos as fls.4569/4578.

Termo de Audiência de Conciliação às fls. 4580, em que foi proposta a conciliação, porém, restou infrutífera, bem com as partes não tiveram outras provas a produzir, e requereram pelo julgamento antecipado da lide por ser matéria eminentemente de direito e de fato. Ademais, foi determinando a conclusão dos autos para sentença.

Após, vieram-me conclusos os autos.

É o relatório. Passo a decidir.

## F U N D A M E N T A Ç Ã O

Trata-se de **AÇÃO INDENIZATÓRIA C/C INIBITÓRIA, COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA**, ajuizada por **VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA S.A** em face de **MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELI (ALIANÇA TURISMO), BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA E TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL LTDA** ambas devidamente

qualificadas alegando a parte autora operar em trezentos e trinta e quatro linhas interestaduais e intermunicipais, atendendo aproximadamente setecentas localidades com autorização da ANTT para cada linha, que só lhe foi deferida em função do preenchimento de uma série de requisitos.

Prefacialmente cabe ressaltar que o ponto fulcral da presente demanda reside no aspecto das demandadas estarem atuando e operando nas mesmas linhas de titularidade da autora, sem a devida e necessária autorização da ANTT, linhas estas, referentes ao percurso Vitória/ES para o Rio de Janeiro, Vitória/ES para São Paulo/SP e vice-versa, uma vez que as mesmas só possuem autorização para executar serviços de transporte na modalidade FRETAMENTO de maneira clandestina.

Assim, em seus fundamentos jurídicos a demandante, alega que: a) o Serviço de transporte rodoviário de passageiros consiste em serviço público, com prestação mediante delegação ao particular; a concorrência desleal praticadas pelas demandadas; ilegalidade das atividades desenvolvidas pela BUSER, em parceria com as empresas de fretamento, entre outros.

Deste modo, embasando-se em decisões judiciais e manifestações ministeriais sobre a matéria, requerendo nesse contexto: a) o reconhecimento da ilegalidade dos serviços prestados pelas requeridas; b) seja determinado a BUSER a obrigação de não fazer, determinando-se que a mesma abstenha-se de oferecer, viabilizar, ofertar ou disponibilizar por seu website ou aplicativo viagens para os destinos cuja exploração é autorizada em favor da autora, com origem e/ou destino no Espírito Santo ou fora dele, bem como seja determinado que as demandadas Natal e Aliança que abstenham-se de prestar serviços de transporte nos moldes atualmente realizados (via venda ilegal de passagens por meio de plataforma digital), com destinos fixos, nos mesmos trechos legalmente operados pela autora, sem respeitar o circuito fechado e sem autorização individual da ANTT, para cada viagem; c) condenar as rés solidariamente ao pagamento de indenização a título de lucros cessantes a ser apurada em liquidação de sentença.

Como prova do seu direito a parte autora colacionou aos autos os seguintes documentos: Relação de Linhas operadas pela Águia Branca (fls.119/130) Lista de Empresas de Fretamento (132/133), registros na Receita Federal das demandadas (fls.135/137), Atas Notoriais (138/182), Resolução da ANTT 4.770/2015 (183/198), Resolução ANTT 4.777/2015 (fls.199/201), Decisões judiciais, pareceres (fls.213/290), entre outros.

Em contrapartida a demandada Buser Brasil Tecnologia LTDA, igualmente juntou aos autos diversos documentos de (fls.413/1089), entre eles estão pareceres jurídicos do modelo de negócio da Buser, Notas Técnicas,



Decisões Judiciais, Decretos, Resoluções, Leis, Contrato de Seguro, Licença de Viagens (fls.1055/1196). No mesmo sentido as demandadas Martins Pacheco Transporte e Turismo Eirelli (Aliança Turismo) e Transportadora Turística Natal LTDA, colacionaram os documentos de (fls.1.309/1518 e 1572/1959).

Nessa vereda, é imperioso salientar que, inicialmente percebo que ambas as partes, cumpriram com os termos do art. 373, I e II, do NCPC, “incumbe ao autor à prova do fato constitutivo do seu direito e ao réu a demonstração do fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor”. Deste modo, passo a análise do direito trazido nessa demanda.

Após verificar detidamente as argumentações, alegações e os elementos contidos nos autos, entende este Juízo, que não assiste razão a parte autora, e passo a explicar:

### DO REGIME DE AUTORIZAÇÃO DA ANTT

Nesse viés, ao dar continuidade à questão levantada pela autora as fls. (15/16), há necessidade de esclarecer que, à luz do artigo 175, aborda o regime jurídico de prestação de serviços público, senão vejamos:

O art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

**I – o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão.**

Invoco ainda, que a Lei nº 8.987/95, em seu artigo 2º, estabelece que a concessão de um serviço público se trata da delegação de sua prestação, realizada pelo poder concedente, através de licitação, na modalidade de concorrência, desde que a pessoa jurídica ou consórcio de empresas demonstre a sua capacidade para desempenhar uma atividade.

Retiro do supramencionado artigo, que para que um serviço seja caracterizado como “serviço público” e de titularidade do Estado, este somente poderá ser **delegado à iniciativa privada**, ou seja, no caso dos autos à autora, por meio de uma concessão ou permissão, tendo em vista que aquele não faz menção **à autorização administrativa**, demandando **sempre através de licitação**.

Portanto, serão considerados serviços públicos apenas as últimas duas (permissão e concessão), não se prestando a autorização para ser instrumento de delegação dos serviços públicos, de titularidade do Estado, mas sim, de remover óbice legal para a prestação de atividade propriamente privada.

Importa notar que a Lei 10.233/2001 em seu art. 43 prevê que o regime das autorizações apresenta as seguintes características: **independência de licitação**; é exercida em liberdade de preços, tarifas e fretes, e em ambiente de aberta e livre competição e não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação.

Pois bem, conforme alega a autora em sua exordial, a mesma possui **autorização da ANTT**, para operar nas linhas em debate nesta demanda (Vitória/ES – Rio de Janeiro/RJ e Vitória/ES - São Paulo/SP e vice versa), ao compulsar os autos observo que a mencionada autorização da VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA S/A encontra-se às fls.119/130. Assim, faz-se necessário analisar a Resolução 4770/2015 da ANTT (fls.183/212). Neste contexto, cabe salientar que o art.2º, do dispositivo legal, com destaque aos inciso I, dispõe, respectivamente em relação à autorização, senão vejamos:

**I - Autorização: delegação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a título precário, sem caráter de exclusividade, exercido em liberdade de preços dos serviços e tarifas, em ambiente de competição, por conta e risco da autorizatória;**

Observe que o supramencionado artigo quando se refere à autorização, afirma que ela é a delegação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, **não há a menção de delegação da prestação do “serviço “público de transporte rodoviário coletivo interestadual”**.

Deste modo, entendo **que quando uma autorização é outorgada pela ANTT**, trata-se de um ato administrativo, concedido no exercício de competência discricionária, cujo objeto é a execução de uma atividade privada. **Isto é, a natureza do regime jurídico do serviço prestado pelo autorizatório é privada, e não pública como mencionado pela autora.**

O que ocorre na verdade é que a autora possui a concessão para desempenhar uma atividade de seu exclusivo e predominante interesse, não se caracterizando a sua prestação de serviços como público.

Ainda neste sentido, é sabido que a lei regulará os tipos de transportes e suas formas de delegação, especificando **excepcionalidades** em que assentado serviço não se enquadre como serviço público, que, no entanto,

poderá, ser prestado **mediante autorização**, na qual a sua natureza jurídica assemelha-se a um alvará.

Na dicção do art.14, inciso III, da Lei nº 12.815/2013, "**dependerá de autorização: o transporte rodoviário de passageiros de fretamento; o transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulação específica expedida pela ANTT**" (incluído pela Lei nº 12.996, de 2014).

Retira-se do mencionado artigo que **a autorização nada mais é do que um mecanismo de delegação vinculado não só ao serviço de transporte regular, mas de igual modo ao fretamento**. Ocorre que diante dessa forma jurídica de estruturação voltada para o setor, em cada uma dessas modalidades é regida por um instrumento regulatório particular, que se distingue pelas exigências de cadastramentos, concessões as autorizatárias, a forma de operacionalização, fiscalização e outros, entendo assim que se ambas as partes atendem as exigências estabelecidas pela normativa, elas estarão regulares.

Nesse sentido, compulsando os autos vejo que na Resolução 4770/2015 da ANTT, para que seja concedida **a autorização dos serviços regular de transporte** são necessários para a habilitação das empresas, requerer junto a ANTT os documentos do Termo de Autorização dos Serviços Regulares (TAR) e da Licença Operacional (LOP), este ultimo é o ato que defere a exploração de determinada linha, e após a análise dos autos (fls.120/130) observo que a autora **é autorizada a operar nas linhas apresentadas na exordial**.

Por oportuno, impende notar que as demandadas Martins Pacheco Transporte e Turismo Eireli (Aliança Turismo) e Transportadora Turística Natal Ltda, às fls.1065/1077, igualmente traz aos autos à documentação necessária a habilitação da empresa mediante o **Termo de Autorização para Fretamento (TAF)**, no qual este para o regime de fretamento, como é o caso das demandadas, têm natureza de título geral de aptidão à prestação de serviços, desde que para a realização das viagens, seja juntado certos documentos perante ANTT para a aquisição de **Licença de viagem de fretamento**".

Nesse diapasão, tendo em vista que o (TAF) é título que corresponde à habilitação das demandadas junto à ANTT (fls.132/133) e a Licença de Viagem (fls.1065/1077), por sua vez, é o ato que permite a realização de viagens, extraio que a prestação dos serviços é precedida por um procedimento bifásico: primeiro se obtém o TAF; depois, solicitada a licença para viagem esta é autorizada, portanto, **estão habilitadas as demandadas para prestar serviços de transporte coletivo, assim dispõe a ANTT:**

**TERMO AUTORIZAÇÃO DE FRETAMENTO.**

A empresa legalmente constituída que pretender atuar na prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento deve se cadastrar na ANTT. Para tal, deve enviar a documentação exigida pela Resolução ANTT nº 4.777/2015.

O envio da documentação deve ser realizado por meio do Sistema de Habilitação de Transporte de Passageiros - SisHAB, disponível no site da ANTT. Após análise da documentação, se atendidos os requisitos regulamentares, a Diretoria da ANTT concede um Termo de Autorização, por meio de ato publicado em Diário Oficial da União - DOU <sup>[1]</sup>.

Assim, a emissão de licenças de viagem de fretamento segundo a Resolução nº 4.777/2015, possui cláusulas expressas das obrigações das autorizatárias. Tem-se nos arts. 56 a 60 as praticas de observância contínuas destinadas às transportadoras, essas incumbências são: **caracterizar o veículo conforme a identificação prescrita; zelar pelas condições de segurança, higiene e conforto dos veículos; realizar a listagem de passageiros, prestar assistência ao passageiro, entre outros.** Portanto, entendo neste sentido, que a autorização/licença de viagem colacionada às fls. 1323/1327 **emitidas do site da ANTT** pelas demandadas, atende perfeitamente à regularização destas.

Além disso, no setor de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, ora em análise na presente demandada, o Decreto nº 10.157/2019, direciona no sentido que a prática do setor deve estar atenta a defesa do consumidor e as especificações de requisitos mínimos pautados exclusivamente na segurança dos passageiros, vias e terminais de passageiros.

Art. 2º - São princípios da Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros:

- I - livre concorrência;
- II - liberdade de preços, de itinerário e de frequência;
- III - defesa do consumidor; e**
- IV - redução do custo regulatório.

Parágrafo único. **A especificação de requisitos mínimos para a prestação dos serviços de transporte de que trata o caput deverá se guiar exclusivamente em razão da preservação da segurança dos passageiros, da segurança na via e nos terminais de passageiros.**

Nesse sentido, ao contrário do que foi exposto pela autora, diante da análise dos documentos de fls.1.036/1.043, verifico que a **BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA**, garante aos seus usuários seguro de acidente pessoal de passageiro, **bem como demonstra documento apto a comprovar a autorização da ANTT para a prestação dos seus serviços (fls.1036/1077).**

Nesse sentido, sobre o tema, segue julgado do TRF 1:

**Importante realçar o fato de que as empresas que disponibilizam os veículos para o fretamento são empresas autorizadas a funcionar pelo Poder Público e estão legalmente estabelecidas. São empresas regulares, fiscalizadas pelo Poder Público, o que faz desaparecer por inteiro a alegação ou o receio de que a BUSER poderia colocar graciosamente em risco a vida de pessoas [...]**

[...] O fretamento se insere no **sistema coletivo privado de transporte**, que coexiste ou deve coexistir lididamente com o sistema público de transporte, organizado pelo Estado, no âmbito intermunicipal e interestadual (art. 21, XII da CF e art. 30, V da CF). Em se tratando de transporte terrestre não há no regime constitucional vigente regra que estabeleça o monopólio ou a exclusividade do regime público. Não havendo a restrição expressa, a atividade se abre, se oferece à livre iniciativa (art. 170, caput da CF), ao livre exercício da atividade econômica (art. art. 5º e art. 170 par. único da CF) e à defesa do consumidor (art. 170, V, da CF) (TRF1: MS- Nº1027611-88.2020.4.01.3800, Sentença em 26/05/2022).

Nesta esteira, não há o que se falar em clandestinidade ou irregularidade das operações das demandadas MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELI e TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL LTDA.

Assim, como, cumpre esclarecer que as demandadas ao abordarem às fls.2.999/3013 e 4047/4100, que a autora mediante uso não Licitado faz uso indevido de linhas concedidas pelo Poder Público, juntando aos autos as ações judiciais nº0003139-92.2003.4.02.5001/ nº0000481-74.2012.4.02.5003 e nº5011541-04.2022.4.02.5101.

-

Estas não prosperam, já que a Lei nº 12.996, alterou o regime de delegação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, passando de permissão para autorização, cabendo a ANTT expedir as regras para obtenção da outorga e para a exploração desses serviços.

Diante do novo regime o que ocorreu na verdade foi uma migração da necessidade de licitação para a prestação de serviços, para a concessão de autorizações.

Não há o que se falar em irregularidade da autora, diante do novo regime trazido pela Lei. 12.996/2014 e Resolução 4770/2015 e 4777/2015 da ANTT, assistindo razão à demandante quando alega:

A ação popular que tramita na Justiça Estadual do ES versa sobre linhas intermunicipais, reguladas pela Ceturb, e só por isso já se revela irrelevante na

demanda, que versa sobre linhas interestaduais (a cargo da ANTT); AACP trazida foi julgada improcedente pela sentença por perda superveniente do objeto, dada a publicação da Lei nº 12.996/2014; A ação ordinária proposta pela Aguiá Branca perdeu o objeto em função da mudança do regime de permissão para autorização em 2014 (Lei. nº 12.996/2014 e Res. ANTT n. 4770). A Resolução 4.770/2015, portanto, é o marco regulatório vigente para o setor, e dispõe que a delegação do serviço de transporte coletivo interestadual será feita por autorização, na forma da Lei nº 12.996/2014. (fls.4464/4470).

Ademais, às fls. 4569/4578, observo que a Ação Popular nº 5011541-04.2022.4.02.5101, que tramitava na 28ª Vara Federal do RJ foi extinta, diante da perda do objeto.

Assim, sendo, uma vez que ambas as partes operam sobre o regime de autorização, conforme (fls.2428), através de ato administrativo, este não concede caráter de exclusividade a nenhuma das partes para operar nas mencionadas linhas, podendo, portanto ser exercido em liberdade de preços dos serviços e tarifas, em ambiente de competição, por conta e risco das autorizatárias, conforme estabelece o art. 47 da Lei 10.233/01:

Art. 47. A empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.

Infere-se, portanto, que às empresas estão sujeitas a atender requisitos e condições para a outorga de sua autorização. Assim, se elas cumprem com o necessário a sua habilitação exigida pela ANTT, estarão aptas a desempenhar suas atividades.

Portanto, tanto a autora como as demandadas MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELI (ALIANÇA TURISMO) e TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL LTDA, prestam transporte privado, estando todas devidamente regularizadas.

Resta, portanto, equivocada e prejudicada a insinuação da autora de que as demandadas realizam transporte irregular e clandestino.

## **DO MODUS OPERANDI DAS DEMANDADAS BUSER E PARCEIRAS**

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, elucidado que no concerne às práticas adotadas pelas rés Martins Pacheco Transporte e Transportadora Turística Natal, observo nos autos, como já esclarecido, que ambas têm autorização da ANTT para realizar fretamento, e, portanto, as mesmas não estão descumprindo com os requisitos do fretamento como alegou a autora Viação Águia Branca S/A.

Observo, ainda, que 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), documento este que foi colacionado pelas demandadas às fls.1055/1077, e encontram-se de acordo com o exigido pela norma regulamentadora.

Na dicção dos preceitos da ANTT, a licença de viagem deverá conter:

Art. 31. A licença de viagem para a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento turístico ou de fretamento eventual, em circuito fechado, deverá ser emitida pela própria autorizatária, em sistema disponibilizado para esse fim pela ANTT, antes do início de cada viagem.

Art. 32. A licença de viagem deverá conter, no mínimo, os dados da autorizatária contratada, do contratante, da nota fiscal, do veículo, do(s) motorista(s), os endereços dos embarques e roteiro da viagem, as datas e os horários previstos de saída e chegada, a relação de passageiros e os pontos de fronteira a serem utilizados, no caso de viagem internacional.

Passo então a análise do *modus operandi* da **BUSER**, que segundo a autora opera de maneira distinta e ilícita a modalidade da qual é autorizada (fretamento).

Deve ser destacado que as empresas de fretamento **não podem emitir e vender bilhete de passagens individuais para seus usuários**; a oferta do serviço para o público em geral é característica do transporte coletivo regular de passageiros pelo **seu caráter ocasional**; 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; 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 (fls.317/399) é uma plataforma tecnológica, “A Buser é uma startup de tecnologia que presta atividade de intermediação para contratação de viagem coletiva por fretamento privado” bem como a (fls.402), em seu Contrato Social está elencado” o objeto social será **atividade de intermediação de negócios e o desenvolvimento e licenciamento de programas de computador não-customizáveis**”.

Nesse sentido, e no expressivo dizer de Ricardo Machado Rabelo, Juíz Federal da 3º Vara/MG <sup>[2]</sup>:

Da simples leitura do contrato social da impetrante, no qual se verifica na cláusula segunda que o objeto social da empresa é: “o objeto social será a atividade de intermediação de negócios e o desenvolvimento e licenciamento de programas de computador não- customizáveis. **Não há, portanto, no objeto social da empresa nenhuma referência à prestação de serviços de transporte terrestre [...] em outras palavras: o que a empresa BUSER se propõe a fazer é o que efetivamente faz.**

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 (autorizatárias). 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 pela autora (Viação Águia Branca LTDA) 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”.

Nesse sentido se faz pertinente às seguintes lições:

No que tange ao setor de transporte de passageiros, nenhuma norma constitucional o reservou como um todo ao poder público. O que este pode e deve fazer (por determinação constitucional) é garantir a prestação de certos serviços, os públicos regulares, em benefício da população. Fora desses nichos, há liberdade de mercado.

[...] Mostra-se assim equivocada a alegação de que a Impetrante realiza transporte irregular sob o manto da livre iniciativa.

Hoje tenho para mim que a exigência do circuito fechado configura uma mera subespécie da modalidade fretamento, incapaz de obstar a existência do fretamento colaborativo, subespécie criada a partir de iniciativa tecnológica, mediante o uso de aplicativo, como o da BUSER. Ou seja, a nova e instigante realidade criada pelo BUSER na modalidade de transporte coletivo particular está posta e cabe ao Legislativo e ao Executivo Estaduais cuidarem de disciplinar juridicamente a nova subespécie de fretamento, de maneira e garantir a melhor e mais clara participação dos envolvidos. Até que sobrevenha o panorama legislativo próprio, a empresa pode operar, pois se trata, como dito, de atividade lícita, não vedada pelo ordenamento e encontra franco amparo no art. 170 da Carta Constitucional. Além do mais, a existência de uma modalidade exclusiva de fretamento sob o figurino do circuito fechado, como a que se encontra na Lei Estadual nº 23.941/21, revela-se, na minha visão, nos dias de hoje, opção insuficiente, desarrazoável e desproporcional frente, insisto, à dinâmica tecnológica que influenciou o modo de agir inovador de empresas interessadas em promover o fretamento colaborativo.

[...] A questão da gratuidade a certas categorias de pessoas, por traduzir uma obrigatoriedade, é matéria reservada à lei, razão pela qual caberá ao Poder Público definir a questão na legislação a ser editada.

Passando para a prestação de serviços realizados pelas demandadas autorizadas no regime de fretamento pela ANTT, insta frisar que a modalidade de transporte ofertado no sítio eletrônico da BUSER é a de fretamento executivo<sup>[3]</sup>:

“A Buser é uma alternativa segura e moderna. **Conectamos pessoas que querem viajar para o mesmo destino com empresas de fretamento executivo. Nossa tecnologia compartilhada** e sustentável fomenta a **mobilidade** no Brasil, criando uma nova opção de transporte segura, de qualidade e a preços justos”.

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. 4.777/2015. 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.

*“A atividade explorada pela impetrante interfere no ramo das viagens necessárias, sejam elas as viáveis ou inviáveis economicamente. Cuida-se, na realidade, de transporte coletivo terrestre sob demanda. Inexistindo regra específica sobre esse tipo de transporte coletivo de passageiros, o modelo de negócios da impetrante e de suas parceiras fretadoras mais se assemelha à modalidade de transporte coletivo terrestre não regular (art. 13, V, a, da Lei nº 10.233/2001)”*<sup>[4]</sup>.

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, a título de exemplo Vitória/ES – São Paulo/SP**, 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) que objetiva ir **de São Paulo/SP para Vitória/ES** (local de origem daquele primeiro) e diante da **demanda**, ao realizar a viagem, na norma do circuito fechado, a fretadora estaria incorrendo em irregularidade<sup>[5]</sup>. Contraditoriamente, 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.

Portanto, se a Buser e suas parceiras de serviços de fretamento condicionassem os usuários (passageiros) do seu serviço à obrigatoriedade de adquirir trecho de ida e volta para caracterizar “circuito fechado” estaria esbarrando em outros preceitos legais, configurando inclusive prática abusiva e venda casada.

Na opinião abalizada de **THEODORO JUNIOR**<sup>[6]</sup>: “sobre o tema, o STJ veda a venda casada (art.39, I, do CDC) realizada por fornecedores de produtos e serviços, uma vez que retira do consumidor a liberdade de escolha do produto ou serviço que pretende adquirir. A venda casada ocorre em virtude do

condicionamento ou compelir o consumidor a uma única escolha, a apenas uma alternativa, já que não é conferido ao consumidor usufruir de outro produto senão aquele alienado pelo fornecedor. Limitando a liberdade de escolha do consumidor (art.6º, II, do CDC), o que revela prática abusiva”.

Em outro dizer, as demandadas na prestação dos serviços de fretamento colaborativo, não podem tolher o consumidor a opção pela compra apenas do produto ou serviço que livremente escolher, muito menos os direitos de liberdade contratual.

Ora, entende este Juízo que seguindo estritamente a norma do circuito fechado, da Resolução 4.777/15, claramente ela se contrapõe às disposições previstas no Decreto 10.157/19 e Lei da Liberdade Econômica “(a) cria reserva de mercado, criando privilégios exclusivos sem nenhum motivo, destinado às empresas prestadoras do serviço de transporte regular de passageiros; (b) impede novos negócios e tecnologias, como a Buser; e (c) contraria a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário de Passageiros que determina que os únicos requisitos para a prestação dos serviços de transporte devem ser os de segurança”.

Nessa toada, leciona **CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO** (2015), não é plausível que o Poder Público, através de seus atos administrativos, ou de qualquer norma e atos infralegal, imponha comportamento ou corte a liberdade de terceiros, salvo nos casos já previstos em Lei em que o ato administrativo apenas venha detalhar.

Deveras, diante do observado nos autos, não há o que se falar em transporte clandestino regular ou ilícito praticado pelas autoras, tendo em vista que maneira geral, a modalidade em que operam é a de fretamento ocorrendo dentro do estabelecido para sua regulamentação (Resolução 4.777/2015), sendo realizado pela próprias autorizadas (fretadoras), cabendo exclusivamente a estas atentar-se as regras estabelecidas para segurança dos passageiros. Com efeito, a Buser como empresa de Tecnologia intermedia a relação (fretadora) x (cliente), propiciando um diferencial que impera na maneira com a qual os interessados em um mesmo destino irão formar os grupos de fretamento.

A Buser trata de uma nova forma operacional de ligações de serviços de transporte rodoviário que possuem frequência, ou seja, viagens diárias, diante da grande demanda de usuários do serviço, mas não porque prestam serviço regular, funcionando com horários de viagens que estão sujeitos a procura dos passageiros por aqueles trechos para que ocorram.

De certo, quando se contextualiza no cenário jurídico brasileiro hoje à lide instaurada nesta demandada, há um grande movimento legislativo voltado para questão, evidenciando uma assimetria das questões regulatórias, isto é, da possibilidade de coexistirem os distintos conjuntos de direitos e deveres para as empresas prestadoras de serviço de transporte terrestre de passageiros que atuam no mesmo setor. No entanto, elas não devem ferir os princípios e direitos tais como; princípio da propriedade privada; direito à livre concorrência; a liberdade de empreender e liberdade de iniciar atividade econômica, entre outros.

**Deste modo, firmo meu entendimento no sentido de que 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. Assim sendo, determinar às demandadas que operem na norma do circuito fechado extrapola os limites legais e da livre iniciativa.**

## DA CONCORRÊNCIA DESLEAL

Diante de todo exposto, ficou evidenciado que as demandadas Buser, Martins Pacheco Transporte e Turismo Eireli e Transportadora Turística Natal LTDA, não estão operando na modalidade de serviços de transporte rodoviário coletivo regular de passageiros, ou seja, os serviços não são iguais, haja vista que a prestação de serviços da autora e das demandadas resguardam as suas peculiaridades, sobretudo, pela forma com que o consumidor usa para escolher entre elas no mercado.

Outrossim, não resta configurada a concorrência desleal, já que cada uma atua dentro da sua modalidade, onde a livre concorrência é permitida. Cumpre salientar, ainda, que o art. 11, VIII, da Lei nº10.233/01, traz como diretriz geral para operação dos serviços de transporte terrestre a garantia aos seus usuários de usufruírem da liberdade de escolha da forma com que pretendem se locomover através dos meios de transporte que considerem mais aptos e adequados a atender às suas necessidades. Infere-se que o próprio diploma legal entende a necessidade do usuário/consumidor de transporte terrestre poder optar e escolher entre as modalidades e oportunidades disponíveis no setor. Cabe ao consumidor desfrutar daquela que lher for mais conveniente.

Ainda, no que tange a livre concorrência, cabe arrematar nesta questão que a tônica discutida não é exclusiva do setor em que atuam a autora e as demandadas, é sabido, que isso ocorre em vários outros setores, como foi o caso dos **TÁXIS** para o sistema **UBER**, das **TVS POR ASSINATURA** a cabo para as **PLATAFORMAS STREAMING** (Netflix, Starplay e outros), por exemplo. Vale

dizer que não antevejo a possibilidade de colapso do sistema de serviço regular de transporte para o fretamento, uma vez que na verdade o que vem ocorrendo atualmente na sociedade é um ajustamento do mercado à concorrência e a inovação.

Dispõe nesse sentido a Lei da Liberdade Econômica nº 13.874/19, em seu Art.3º, VI:

**Art.3º São direitos de toda pessoa, natural ou jurídica, essenciais para o desenvolvimento e o crescimento econômico do País**, observado o disposto no parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal:

(...)

**VI – desenvolver, executar, operar ou comercializar novas modalidades de produtos e de serviços quando as normas infralegais se tornarem desatualizadas por força de desenvolvimento tecnológico consolidado** internacionalmente, nos termos estabelecidos em regulamento, que disciplinará os requisitos para aferição da situação concreta, os procedimentos, o momento e as condições dos efeitos.

Chamo atenção ainda que, nas decisões e pareceres jurídicos sobre a demanda há nítida disparidade entre os entendimentos. No entanto, quando se trata da manifestação do **MINISTÉRIO PÚBLICO** (fls.2742/2751), indubitavelmente, **este segue no sentido de privar pela livre iniciativa e pela liberdade econômica, bem como pelo melhor interesse do consumidor.** Ou seja, segue a lógica de que vigora a liberdade onde não exista a vedação legal.

Pertinente às lições do Procurador de Justiça **MARCOS RAMAYANA:**

O princípio constitucional da livre concorrência (art.170,IV, da Constituição Federal) é um parâmetro da ordem econômica constitucional, que objetiva proteger a disputa entre os agentes econômicos no mercado, de forma a atender as necessidades coletivas dos consumidores, bem como garantir a eficiência econômica. Em um mercado em que vigora a livre concorrência, há uma ampliação do direito de escolha do consumidor por determinados produtos ou serviços (os preços tendem a cair e a sua qualidade a se elevar, em proveito da coletividade). A Lei de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/2011) busca defender esse princípio constitucional e parte do pressuposto de que a concorrência traz um benefício para a sociedade e tem como beneficiários finais os consumidores, que adquiram bens de consumo com preço menor e melhor qualidade. Dispõe ainda o art. 173, § 4º da Constituição Federal que a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação do mercado, o aumento arbitrário do lucro e a eliminação da concorrência.

Delinea-se assim, a proteção à livre iniciativa e ao exercício de atividade econômica, privilegiando a inovação tecnológica e comercial.

A propósito, entendo ainda que a parte autora não pode embasar-se na concorrência desleal para privar a atuação das demandadas, haja vista que ao suscitar a ilegalidade das operações praticadas pela empresa startup de transporte por aplicativo Buser, esquece que ela, conforme aduziram às demandadas em suas peças de defesa (fls.317/399) e (fls.2691/2719), em seu site oferece serviços de transporte semelhantes aos praticados pelas rés, senão vejamos:



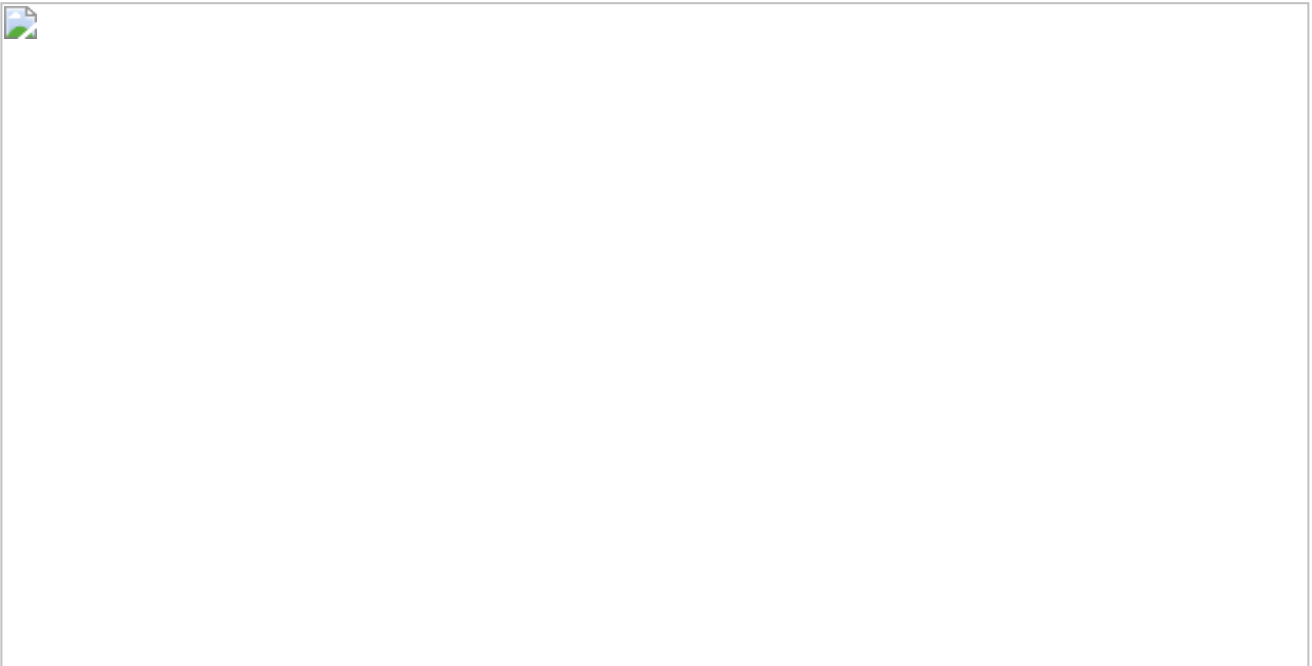
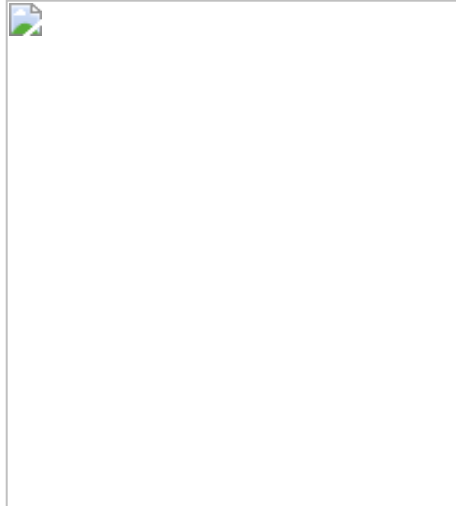
Como é possível observar a autora anuncia os serviços de transporte prestados na modalidade regular e fretamento, **pelos aplicativos Águiaflex e Squad.**

**A própria autora** em seu sítio descreve que “o Squad” é um serviço de compartilhamento de veículo, que conecta pessoas que tem o mesmo interesse, no qual é possível a pessoa criar uma viagem, ou buscar por aquelas já pré-estabelecidas, além disso, há necessidade mínima de passageiros para que a viagem se realize, bem como faz parcerias com outras empresas, senão vejamos: **“Squad possui parceiros locais, rigorosamente homologados, que irão prover os melhores ônibus, motoristas qualificados, garantindo segurança e conforto para sua viagem até seu evento preferido”.**

Deste modo, ao analisar a proposta da autora via serviço Squad, entendo trata-se do mesmo serviço praticado pela demandada Buser, uma vez que a atuação da empresa Águia Branca com oferecimento de viagens nessa modalidade, ao meu entender não deixa de caracterizar um **“fretamento compartilhado/colaborativo”.**



Insistindo, a autora assim como a Buser, através de sua plataforma oferece passagens individuais ou em grupo, para viagens já pré-estabelecidas ou não, **o grupo agrega seus recursos e firma um contrato de fretamento com uma empresa autorizatória desse serviço**, rateando, assim, os custos da viagem, ou seja, “**fretamento colaborativo**”, vide <https://voudesquad.com.br/>.



Além desses serviços, ainda há o transporte na modalidade ÁGUIA FLEX, isto é, mais uma vez a autora demonstra prestar serviços de transporte iguais aos praticados pelas rés.

Segundo alega à autora, às fls. 2444, “o serviço prestado pela Águiaflex é lídimo porque caracteriza-se como transporte regular e, é prestado pela autora em linha de sua titularidade”. Acrescentando o seguinte:

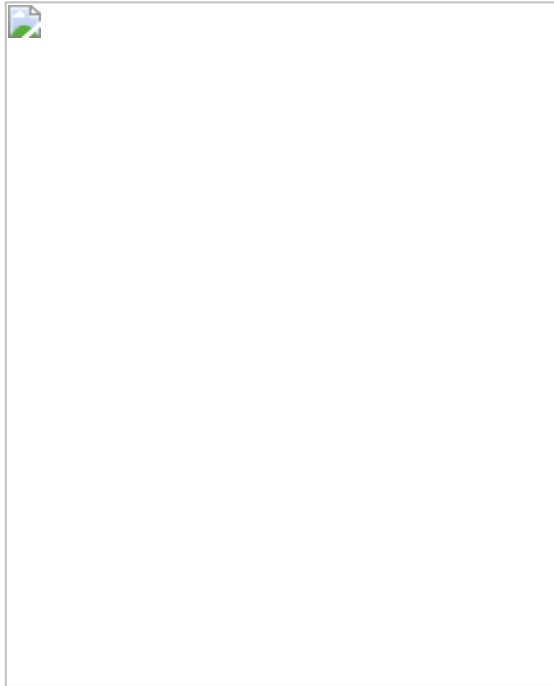
**Em outras palavras: sendo a autora autorizatórias de serviço de transporte**

**regular, ela, sim, pode realizar a venda de passagens para o público em geral, com predeterminação de horários e locais de embarque e desembarque, fazendo viagens regulares e transportando passageiros distintos na ida e na volta (circuito aberto), pois estas são características do transporte coletivo regular interestadual, prestado pela autora, inclusive pelo Águiaflex, autorizadamente.**

Diante do exposto, por oportuno, vale ressaltar que pela Águiaflex o passageiro, **escolhe a origem e o destino da viagem podendo adquirir suas passagens de maneira individual com destinos interestaduais diariamente, em horários diferentes e com destinos pré-determinados, podendo adquirir apenas passagens de ida, ou seja, sem necessidade de retorno, e estas são vendidas exclusivamente online,** ou seja, por aplicativos e pelo sítio da Águia Branca, bem como são pré-estabelecidos os locais de embarque e desembarque em diversos pontos nas cidades. Inclusive, ao realizar uma busca por um determinado trecho, existem opções de horários “Águiaflex” em meio aos horários regulares operados pela própria Águia Branca. Nota-se, no entanto, que distintamente das linhas regulares, **não são todas as ligações da Águiaflex que possuem fluxo de saídas diárias, ou seja, há ausência de frequência.**

No tocante, diante do exposto pela autora, uma vez que a mesma alega que o serviço Águiaflex trata-se de transporte regular regido pela Resolução 4.770/2015 da ANTT, este então deveria obedecer ao regramento **do mesmo quanto à comercialização de passagem,** tendo em vista que no seu art. 25, X, que determina que a transportadora deve enumerar previamente os pontos de venda de bilhetes de passagens tanto na origem e no destino de uma linha, **quanto nas suas seções, isto é, a venda de bilhetes de passagem deve ocorrer em pontos físicos.**

Ocorre que contraditoriamente a Resolução supracitada o serviço Águiaflex em seu sítio eletrônico oferece esse serviço exclusivamente online.



Destarte ainda nesse contexto, que o sítio eletrônico Águiaflex, a autora não faz menção a concessão das gratuidades e os descontos instituídos em lei, para que seus beneficiários possam usufruir dos serviços desta modalidade de transporte (art.40, da Lei.10.741/03, art.32 da Lei 12.852/13 e 1º, do Decreto nº 3.691/2000).

Assim, o serviço ÁGUIAFLEX e SQUAD, surge igualmente a uma startup, já que utiliza somente a internet como plataforma para comercialização das viagens e para a formação dos grupos de passageiros.

No caso em apreço, vale lembrar ainda que a autora como empresa autorizatória de transporte regular de passageiros, utiliza-se de terminais rodoviários, e de pontos de vendas físicos pré estabelecidos de bilhetes de passagem, trazendo-lhe certa vantagem, em relação aos serviços de fretamento realizados pelas demandadas, já que os seus pontos de embarque e desembarque são locais privados, e o seu rateio de custas depende de demanda.

Deste modo, os serviços prestados pela Buser não ocasiona nenhuma concorrência desleal, diante da liberdade das prestadoras de serviços de transporte interestadual de propor ao setor diferenciais, atratividade e inovação aos usuários do mercado, desde que respeitada a segurança dos usuários. Dito isto, a proposta de intermediação apresentada pela Buser no setor de transporte terrestre, portanto, nada mais é do que um reflexo do regime concorrencial.

É possível dizer, portanto, que verifica-se que a autora abrange no setor de transporte de passageiros as modalidades regular e fretamento, assim como suas passagens podem ser comercializadas em qualquer lugar, nos mais diversificados meios, online e físico, com a garantia de que independente da demanda a viagem ocorrerá, está sim, a possuir vantagens competitivas em relação a Buser e suas parceiras.

Nessa esteira, não há o que se falar que as demandadas praticam a concorrência desleal, já que estão regularizadas, operam na modalidade fretamento, mas de maneira colaborativa.

Assim segue jurisprudência:

AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS – ALEGAÇÃO DE CONCORRÊNCIA DESLEAL – ART. 195, IV, LPI - INOCORRÊNCIA – [...] **Empresas que não exploram ou oferecem serviços semelhantes, pois atuam em segmentos distintos - No caso, não se vislumbra a possibilidade de confusão ou prática de concorrência desleal [...]** Sentença de improcedência mantida - RECURSO DESPROVIDO. (TJ-SP - AC: 10031261220198260152 SP 1003126-12.2019.8.26.0152, Relator: Sérgio Shimura, Data de Julgamento: 04/05/2021, 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial, Data de Publicação: 07/05/2021).

Entendo que não restou comprovado que a atuação da Buser e parceiras venha a se caracterizar transporte clandestino e irregular, já que tanto na modalidade fretamento (Res.4777/2015) como regular (Res.4770/2015) as autorizatárias operam pelo regime de autorização. Divergindo do transporte clandestino que é aquele caracterizado justamente, pela falta de permissibilidade e concessão do Estado.

Destaco com propriedade, que as demandadas BUSER, MARTINS PACHECO TRANSPORTE E TURISMO EIRELLI e TRANSPORTADORA TURÍSTICA NATAL LTDA, não praticam concorrência desleal na modalidade transporte regular de passageiros, tendo em vista que as partes operam de forma distinta, uma na modalidade (fretamento colaborativo) e a outra (regular), no entanto, sob o mesmo regime de liberdade de preços e concorrência.

Outrossim, insta acrescentar que entende este Juízo que as autorizatárias que atuam como subcontratadas para o fretamento na modalidade de transporte colaborativo devem cumprir com os requisitos impostos pelos órgãos reguladores, principalmente no que tange a segurança do passageiro. Todavia, nada impede que a ANTT e demais órgãos reguladores busquem adaptar suas normas as inovações tecnológicas.

Ainda, nesse sentido, assim como a autora, outras empresas que atuam no transporte regular de passageiros, ao proporem suas ações contra a demandada Buser e parceiras, visam de maneira genérica à interrupção das atividades desta, focando na sua forma de atuação (*modus operandi*), no qual em muitas das decisões, foi pouco adotada a medida de interromper ou retirar digitalmente do ar o aplicativo ou site da demandada Buser.

Por fim, considero que tão genericamente quanto em outras demandas ajuizadas contra a ré Buser e suas parceiras, a autora Viação Águia Branca, aventa em sua exordial como consequência da atuação das demandadas pela clandestinidade da sua forma de operação; crime contra o consumidor; contra a concorrência e ordem econômica e outros, sendo estes hipossuficientes para constituir o seu direito, diante do fato de que a atividade de intermediação, praticada pela Buser, por si só, é lícita, harmonizando-se com a norma constitucional da ordem econômica, com o princípio da liberdade geral de atuar através das inovações trazidas pela Lei da Liberdade Econômica, com as diretrizes e princípios gerais do transporte terrestre, com a política de regulamentação do setor de transporte interestadual de passageiros.

Além disso, traz maior competitividade para o setor de transporte privado de passageiros, proporcionando aos usuários a liberdade de escolha. Assevero ainda, que o crescimento da demanda no setor pela prestação de serviços no transporte coletivo de passageiros interestadual por fretamento, não pode descaracterizar a natureza jurídica deste, uma vez que não se pode impedir o desenvolvimento de uma atividade privada, nem tão pouco limitar as empresas que prestam serviços por fretamento à determinada capacidade de ofertar seus serviços. Indubitavelmente o Judiciário não pode criar óbices à disseminação de tecnologias disruptiva e inovadoras no setor de transporte.

Ademais, as demandadas demonstraram que atuam com atenção a segurança dos seus usuários, e que possuem seguros robustos para a proteção de seus passageiros.

Insta frisar que a parte autora não conseguiu demonstrar nenhum dano causado pela atuação da Buser e suas parceiras, ou seja, não se mostrou hábil a quantificar os seus prejuízos. Insta esclarecer, nesse sentido, que tal situação não ocorre só no caso da presente demanda, por se tratar de um assunto novo em nosso contexto jurídico, não há na jurisprudência demonstração decisiva de que o surgimento da Buser e suas parceiras tenham causado impactos às empresas que buscam de maneira jurídica a interrupção das atividades dela, com base na argumentação de migração da demanda por concorrência desleal.

Diante do mencionado, e trazendo para os autos o seguinte posicionamento do Juízo da 5ª Vara da Fazenda Pública Estadual e Municipal da Comarca de Vitória, os seguintes dizeres: “Ora, o serviço oferecido pelo aplicativo da BUSER e que consiste em conectar, aproximar, uma pessoa, usuária previamente cadastrada no sistema, a outros usuários que desejam viajar para um mesmo destino, na mesma data, através de uma empresa de fretamento de transporte particular, também já cadastrada no sistema, **não é o mesmo serviço ofertado pelas empresas** apresentadas pelo Sindicato autor, fato que nos remete, a princípio, a ausência de probabilidade do direito invocado. **Outrossim, não verifico nos autos a comprovação do alegado prejuízo que as empresas representadas** pelo Sindicato autor teriam sofrido em decorrência das atividades da requerida” (Processo nº 5021507-26.2021.8.08.0024, fls. 2771).

Em suma, não só como no presente caso, mas em grande parte das demandas ajuizadas em desfavor da ré BUSER, que arguem sobre os prejuízos às autorizatárias dos serviços regulares de transporte, nenhum deles quantificou de forma evidente o montante dos prejuízos sofridos, nem mesmo a previsão de lucros cessantes.

*Ademais, ainda que os atos infralegais nos quais se pauta a ANTT fossem legítimos, mostra-se ilegal restringir a atuação da impetrante, uma vez que a lei não dispensa tratamento diferenciado ao transporte regular ou não, estando ambos sujeitos à autorização pelo Poder Público (art. 13, V, a e e, Lei nº 10.233/2001). Fato é que, no caso sob análise, a interferência estatal no setor privado tem sido abusiva e desnecessária. A resistência das empresas tradicionais de transporte, manifestada por meio de seus sindicatos, como ocorre nestes autos, acaba por se converter em prejuízo para aqueles que buscam trazer inovação para o mercado brasileiro. Há de se ter prudência para que as normas reguladoras atualmente existente não sejam deturpadas e aplicadas de modo que se crie verdadeira reserva de mercado. Não há dúvidas de que o serviço prestado pela impetrante aumenta o leque de escolhas daqueles que utilizam o transporte coletivo, privilegiando a defesa do consumidor. Contribui, também, para que menos pessoas utilizem seus veículos particulares em viagens - tendo em vista os preços mais competitivos e as facilidades trazidas pelo aplicativo - o que é desejável na proteção ao meio ambiente. Certamente contribuirá, por meio da livre concorrência, para melhorias do transporte público regular, que deverá se aprimorar para fazer frente a uma nova modalidade de transporte coletivo.*

Ademais, no que tange a Antecipação de Tutela concedida as fls.1674/1678, nos autos do Agravo de Instrumento interposto pela autora (nº 5000451-43.2020.8.08.0000), pelo Relator Des. Robson Luiz Albanes, devo mencionar que sigo meu posicionamento em sentido contrário ao entendimento de sua excelência, tendo em vista, que diante do pedido elaborado pela parte autora, não ficou claramente evidenciado e demonstrado que a atuação das demandadas coloca em risco os consumidores, à segurança dos passageiros, prática de concorrência desleal, assim como a possibilidade de prejuízo

irreparável à empresa delegatária, ocorrendo no presente caso a mera análise de plausibilidade do direito da autora, na qual foi privado a cautela e o temor, sem que isso se sustente em fatos, mas tão somente em conjecturas.

Desse modo, entendo pela revogação das decisões de fls. (2170/2182), que determinou a majoração de multa coercitiva de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), para R\$ 100.000,00 (cem mil reais), em desfavor de BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA; às (fls.2968/2972) que deferiu o pedido de penhora online/arresto, via SISBAJUD, a ser deduzido à conta das partes demandadas, o valor fixado a título de astreintes no total de R\$ 45.300.000,00 (quarenta e cinco milhões e trezentos mil reais), como meio coercitivo para cumprimento das ordens judiciais.

Assim, sigo o meu entendimento no mesmo sentido daqueles colegas que consideram que o transporte realizado pelas demandadas em nada se relaciona com o transporte público, uma vez que os contratos (fretamento) por ela realizados são de natureza privada, sendo esta uma atividade livre, que faz uso de intermediação tecnológica para a prestação dos seus serviços, não podendo ser indevidamente restringido.

### DA LITIGÂNCIA DE MÁ-FÉ

Às fls. 398, as demandadas Buser, Martins Pacheco Transporte e Turismo Eireli e Transportadora Turística Natal Ltda (fls.1700/1750) requereram seja condenada a Viação Águia Branca por litigância de má-fé, nos termos do art. 81, CPC.

Para condenação por litigância de má-fé, deve haver prova cabal de ocorrência de alguma das hipóteses do artigo 80 do Código de Processo Civil, bem como que a conduta praticada, dolosa ou culposa, resulte em prejuízo processual à parte adversa.

Não há nos autos qualquer elemento que denote que as partes tenham agido com má-fé, seja pelas peças processuais, seja pelo comportamento. Ressalte-se que o mero exercício do direito de ação e defesa não se configura abuso de direito e, muito menos, enseja a litigância de má-fé.

Desse modo, **improcede o pedido das demandadas quanto à condenação da autora em litigância de má-fé.**

Nada mais restando a decidir, passo a conclusão.

# DISPOSITIVO

Pelo exposto, **JULGO IMPROCEDENTE** o pedido formulado na inicial, com resolução do mérito, nos termos do art. 487, I do CPC, e de consequência revogo as decisões de fls. (2.170/2.182), que determinou a majoração de multa coercitiva de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), para R\$ 100.000,00 (cem mil reais), em desfavor de BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA; e de (fls.2.968/2.972) que determinou medida executiva atípica consistente no bloqueio do montante a título de astreintes, como meio coercitivo para cumprimento das ordens judiciais da antecipação dos efeitos de tutela concedida às (fls.1674/1678) no AI. nº 5000451-43.2020.8.08.0000.

Em razão do julgamento de improcedência da ação, por ter eficácia ex tunc, implica diretamente no dever de restituição via desbloqueio dos valores retidos via SISBAJUD, às fls.2.967 e fls. 4.434/4.441, em favor da demandada BUSER, nos termos do art. 302, I, do CPC.

Por fim, condeno a parte autora ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios sucumbenciais, que fixo em 10% (dez por cento) sobre o valor dado a causa, de acordo com os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade e conforme art. 85, §2º, CPC, a ser devidamente atualizado com juros de mora e correção monetária a contar da publicação desta sentença, tendo como termo final o efetivo pagamento.

P.R.I.

Vitória(ES), 25 de julho de 2022.

**MARCELO PIMENTEL**

**Juiz de Direito**

---

[1] <https://www.gov.br/pt-br/servicos/obter-termo-de-autorizacao-para-prestar-servico-de-transporte-rodoviario-coletivo-interestadual-e-internacional-de-passageiros-em-regime-de-fretamento>.

[2] PROCESSO:1002506-80.2018.4.01.3800: TRF1, MANDADO DE SEGURANÇA CÍVEL Vara Federal Cível do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.



[3] <https://www.buser.com.br/sobre>

[4] TRF1 – MANDADO DE SEGURANÇA, Nº 1027611-88.2020.4.01.3800, Publicado em 31/05/2022.

[5] Perante a Resolução 4.777/15, tendo que informar a situação para análise da ANTT (art.29).

[6] GUIMARÃES, Sophia. A inovação nos serviços de transporte rodoviário. 2020.

Este documento foi assinado eletronicamente por MARCELO PIMENTEL em 25/07/2022 às 09:23:26, na forma da Lei Federal nº. 11.419/2006. A autenticidade deste documento pode ser verificada no site [www.tjes.jus.br](http://www.tjes.jus.br), na opção "Consultas - Validar Documento (EJUD)", sob o número 02-2623-7650325.

### Dispositivo

Pelo exposto, **JULGO IMPROCEDENTE** o pedido formulado na inicial, com resolução do mérito, nos termos do art. 487, I do CPC, e de consequência revogo as decisões de fls. (2.170/2.182), que determinou a majoração de multa coercitiva de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), para R\$ 100.000,00 (cem mil reais), em desfavor de BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA; e de (fls.2.968/2.972) que determinou medida executiva atípica consistente no bloqueio do montante a título de astreintes, como meio coercitivo para cumprimento das ordens judiciais da antecipação dos efeitos de tutela concedida às (fls.1674/1678) no Al. nº 5000451-43.2020.8.08.0000.

Em razão do julgamento de improcedência da ação, por ter eficácia ex tunc, implica diretamente no dever de restituição via desbloqueio dos valores retidos via SISBAJUD, às fls.2.967 e fls. 4.434/4.441, em favor da demandada BUSER, nos termos do art. 302, I, do CPC.

Por fim, condeno a parte autora ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios sucumbenciais, que fixo em 10% (dez por cento) sobre o valor dado a causa, de acordo com os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade e conforme art. 85, §2º, CPC, a ser devidamente atualizado com juros de mora e correção monetária a contar da publicação desta sentença, tendo como termo final o efetivo pagamento.