

Nota à Revista Consultor Jurídico

A Buser, maior plataforma brasileira de intermediação de viagens rodoviárias, nasceu em 2017 com a missão de promover uma revolução no setor de transporte rodoviário, havia décadas dominado por poucos e grandes grupos empresariais. Como é comum a todo negócio inovador e disruptivo, o modelo de atuação da Buser não era previsto pela legislação vigente, elaborada antes da evolução tecnológica promovida pela chegada da internet aos smartphones.

Sendo assim, a intermediação de viagens por meio do fretamento colaborativo encontrou um público viajante ávido por novas experiências, que logo se tornou fiel à plataforma, ao mesmo tempo que provocou uma forte reação das empresas que, até aquele momento, haviam apostado apenas na velha fórmula de aguardar os passageiros na rodoviária, sem oferecer nada além do básico e por preços exorbitantes.

O primeiro embate superado pela Buser frente às empresas tradicionais foi junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), após a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) ajuizar ação (ADPF 574) pedindo que o STF declarasse inconstitucionais todas as decisões judiciais que autorizavam o funcionamento do “fretamento colaborativo” de ônibus por meio de aplicativos.

Na ação, a Abrati listou decisões dos Tribunais Regionais Federais (TRFs) da 1ª, 3ª e 4ª regiões, e dos Tribunais de Justiça (TJ) de São Paulo e Minas Gerais, em primeira e segunda instâncias. Na ocasião, Edson Fachin, ministro do Supremo, negou o pedido de suspensão do aplicativo da Buser. Mais tarde, a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Procuradoria-Geral da República (PGR) também consideraram que não havia irregularidades na atividade da Buser. Tais posicionamentos motivaram que a Abrati finalmente desistisse do pleito em abril de 2021.

Aparentemente, a Abrati e sindicatos regionais de empresas de transportes optaram por dar segmento a ações judiciais localizadas, promovendo assim uma ampla judicialização contra a Buser e contra as empresas que atuam por meio da plataforma, realizando o chamado fretamento colaborativo.

Na maior parte dos estados, o resultado foi inócuo. Até o início de fevereiro de 2022, a Buser obteve 48 vitórias em diversas instâncias judiciais, além de 8 pareceres positivos por parte do Ministério Público, que não apenas sustentam a legalidade do seu modelo de negócios, como ressaltam a constitucionalidade de sua atuação e rebatem argumentos ultrapassados e protecionistas, como os defendidos pela Abrati e sindicatos, quanto ao chamado “circuito-fechado”.

Trata-se de uma norma ultrapassada e que restringe o serviço de fretamento em grande parte do País – importante frisar que mais da metade dos estados brasileiros adotam o “circuito-aberto”.

Além de anacrônica e protecionista, essa regra também é vista com anticoncorrencial. Tanto é verdade que, em 31 de janeiro de 2022, a Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e

Concorrencial (FIARC), programa de avaliação regulatória e concorrencial do Ministério da Economia, ligado à Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE), recomendou a extinção da norma do “circuito-fechado”, constante de resolução da ANTT estabelecida em decreto federal de 1998, ou seja, muito antes da criação da internet e dos aplicativos.

O Ministério do Turismo também é contra o “circuito-fechado”, e já pediu para que a norma deixe de existir, pois a regra só favorece o monopólio das velhas empresas de ônibus, que cobram um preço alto pelo serviço precário que oferecem à população. Todo o restante do sistema de transporte rodoviário de passageiros e do setor de turismo perde com o “circuito fechado”.

Além do grande volume de decisões favoráveis, a Buser obteve vitórias nas mais altas instâncias do Judiciário nessa disputa regulatória. Em dezembro de 2020, por exemplo, o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) julgou improcedente um recurso do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Setpesp), que acusava a Buser de transporte ilegal de passageiros. A partir de agora, com essa decisão, o mérito da ação do Setpesp só poderá ser discutido no Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Mais recentemente, em novembro de 2021, foi a vez do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) derrubar outra tentativa de restringir o direito de escolha dos viajantes de ônibus. Por unanimidade (3 votos a 0), a 12ª Câmara Cível da Corte negou o provimento de recurso do Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários Intermunicipais (Sinterj), que queria suspender as atividades da Buser no Estado.

Na prática, o TJ-RJ liberou as operações das empresas de fretamento em viagens intermunicipais. E ainda reconheceu a legalidade do modelo de negócios da Buser “como empresa de intermediação digital por meio de um aplicativo, que conecta passageiros e motoristas para a realização de fretamento”.

Foi a decisão mais importante da Justiça fluminense a favor do fretamento colaborativo. Mais uma vez, o Judiciário derrubou a argumentação dos grandes empresários de ônibus de que a Buser opera de forma irregular.

A tentativa de impedir a liberdade de escolha dos viajantes para manter o oligopólio, que comanda o setor de transporte rodoviário há décadas, já havia sido derrotada também no Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF-2), que decidiu no mesmo sentido, liberando as operações de fretamento colaborativo em viagens interestaduais partindo do Rio de Janeiro.

Toda tecnologia, quando surge, gera questionamentos. A Buser está pagando o preço de desbravar um mercado novo, assim como aconteceu com a Uber e com a 99 no transporte urbano. Infelizmente, a regulação estatal não avança na mesma velocidade das inovações.

Mesmo assim, em diversas instâncias, a Justiça vem criando uma jurisprudência favorável à Buser e ao fretamento colaborativo. Com o objetivo de democratizar o acesso ao transporte rodoviário no Brasil, a Buser virou uma alternativa mais confortável, segura e barata para mais de 6 milhões de clientes cadastrados na nossa plataforma.

Assessoria de Imprensa da Buser