



Poder Judiciário
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 4ª REGIÃO

AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 5044837-42.2019.4.04.0000/SC

RELATOR: DESEMBARGADOR FEDERAL ROGERIO FAVRETO

AGRAVANTE: BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

ADVOGADO: RICARDO ZAMARIOLA JUNIOR (OAB SP224324)

AGRAVADO: SIND DAS EMPRESAS DE TRANSP PASS NO EST SANTA CATARINA

ADVOGADO: GUILHERME AUGUSTO VEZARO EIRAS (OAB PR061483)

ADVOGADO: DANIEL SIQUEIRA BORDA (OAB PR063688)

ADVOGADO: ANDRE GUSKOW CARDOSO (OAB PR027074)

ADVOGADO: DOSHIN WATANABE (OAB PR086674)

ADVOGADO: BRUNO GRESSLER WONTROBA (OAB PR082113)

ADVOGADO: STELLA FARFUS SANTOS (OAB PR098069)

EMENTA

ADMINISTRATIVO. PROCESSO CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. TUTELA DE URGÊNCIA. TRANSPORTE INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS. PLATAFORMA DIGITAL DE VENDA DE PASSAGENS. MODELO DE FRETAMENTO OFERECIDO EM CIRCUITO ABERTO, COM CARÁTER REGULAR OU PERMANENTE, DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS. AUSÊNCIA DE AUTORIZAÇÃO. IRREGULARIDADE. CONCORRÊNCIA POTENCIALMENTE DESLEAL COM AS EMPRESAS ADEQUADAMENTE AUTORIZADAS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA MODALIDADE REGULAR.

1. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos suficientes que atestem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, nos termos do disposto no art. 300 do CPC.

2. Em juízo de cognição sumária, verifica-se que, o que a plataforma digital da BUSER oferece, não se limita à mera intermediação de transporte interestadual em regime de fretamento regularmente previsto, porque: (1) são

disponibilizados diversos trajetos diários, com preço individual e horários fixos, em circuito aberto (só ida), e sem informação quanto à empresa responsável pelo transporte; (2) a regularidade na oferta dos serviços (viagens diárias, no mesmo horário), a venda de bilhetes individuais e a compra facultativa da passagem de volta (circuito aberto) revelam que não se trata de serviço de caráter ocasional, mas sim de "*estabelecimento de serviços regulares ou permanentes*"; (3) as empresas cadastradas na plataforma da ré possuem apenas autorização para fretamento no circuito fechado.

3. A empresa agravante possui plataforma digital que oferece **transporte irregular**, em desacordo com as normas atinentes à matéria. Da mesma forma as empresas parceiras são dcadastradas exclusivamente para fretamento e em sistema de circuito fechado - consoante art. 36, *caput* e § 1º do Decreto n. 2.521/1998. Logo, não possuem autorização para atuar na forma no serviço de circuito aberto, com caráter regular ou permanente, de transportes de passageiros.

4. O serviço ofertado pela BUSER trata-se de modelo irregular de fretamento instaurado pela agravante que, inegavelmente, cria um mercado de transporte interestadual paralelo àquele regulamentado pelo poder público, gerando um sistema de concorrência desleal àquelas empresas que atuam de forma regular e previamente autorizada.

5. A atuação de um agente de mercado e a livre concorrência não são princípios absolutos da atuação empresarial, restando esta limitada pela regulamentação estatal acerca do serviço prestado que, no caso do transporte de passageiros, prevê outras obrigações às empresas de transporte na modalidade regular, das quais estariam à margem a BUSER e as transportadoras a ela associadas via plataforma digital. Significa dizer que a oferta do serviço via plataforma da BUSER implica em concorrência potencialmente desleal com as empresas adequadamente autorizadas para o transporte de passageiros na modalidade regular.

6. A infringência às normas reguladoras do sistema de transporte interestadual se verifica em dois planos: **i) na comercialização irregular das passagens**, em desacordo com as normas legais e disciplinas da ANTT, mesmo que se considere possível a utilização de plataformas digitais, desde que previamente previstas e autiruzadas pelo agente regulador; **ii) na operação - no mínimo indireta - do próprio serviço de transporte, visto que firma parceria com empresas de fretamento.**

7. O serviço ofertado, comercializado e executado pela plataforma agravante e suas parceiras não possui autorização estatal, visto que utiliza indevidamente viagens de fretamento, por meio de burla com empresas cadastradas para serviço de circuito fechado, executando sistema diverso para atender a demanda da empresa BUSER.

8. Não se aplica ao caso em tela, o precedente do STF sobre a plataforma UBER - ADPF 449. Primeiro, que o modelo da plataforma UBER não trata de serviço público delegado, mas sim particular, que apenas sofre regulamentação do Estado. Segundo, o sistema BUSER disponibiliza efetivo serviço público, que funciona em rede regulamentada pelo Poder Público e com normas específicas. Terceiro, no sistema de transporte interestadual e internacional de passageiros, as empresas atuam como delegatárias e prestam **serviço público** em rotas e itinerários pre-determinados e exigidos pelo Estado. Quarto, segundo a legislação e normativas da ANTT, o serviço de fretamento opera em circuito fechado (ida e volta, sem paradas e alternância de passageiros), sem os mesmos requisitos do sistema de transporte regular, não podendo querer assemelhar-se para contornar a execução das viagens via plataforma eletrônica de anúncio e venda.

9. Descabida a alegação dos precedentes do STF sobre liberdade econômica e que a proibição judicial estaria interferindo nessa autonomia privada das empresas interessadas em prestar o serviço. **Por se tratar de serviço público preceituado na Constituição Federal, resta afastada a pretendida liberdade econômica por absoluta impossibilidade e necessidade de regulação e delegação do Estado.**

10. Por se tratar de inovação na prestação de serviço de transporte interestadual, em função de adoção de nova tecnologia na comercialização de passagens e mescla de transporte com itinerário/destinos parcialmente alterados e, por consequência irregulares, **cabe ao órgão fiscalizador (ANTT) atualizar seus instrumentos normativos para melhor exercício do poder de polícia.** Enquanto isso, incidem as disposições atuais que devem obstar a prestação de serviços não disciplinados e, em prejuízo às empresas autorizadas legalmente.

11. Tudo indica que a tendência seja a adequação da legislação em atendimento às inovações do mercado de transporte, seja para regular a modalidade de serviços alternativos, seja para coibir de forma mais expressas seus limites e conflitos com outras formas já existentes, como ocorrem em outras áreas conhecidas pelo uso e incorporação de novas tecnologias eletrônicas. Contudo, enquanto ausente disciplina legal específica, cabe aplicar a legislação vigente e obstar o exercício irregular da atividade atacada. Liminar concedida na origem mantida.

12. A proibição da divulgação e comercialização de passagens não envolve debate sobre seu custo, mas sim pela ausência de delegação desse serviço público de transporte coletivo à empresa agravante. Logo, nem oferta gratuita está autorizada, sob pena de burla à decisão judicial vigente.

13. Diante das ostensivas e distorcidas publicidades veiculadas pela BUSER, cabe registrar que a atuação do Judiciário não é voluntária, mas sim, decorrente de provocação das partes que questionam a ilegalidade e irregularidade dos seus serviços. Quem deu causa à medida judicial foi a própria empresa que

decidiu operar à margem da legalidade, conforme tem se verificado pelo descumprimento da legislação e normativas da ANTT. Ninguém está imune de ter suas ações ou atos apreciados pela Justiça, conforme prescreve a Constituição Federal, já que *"a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito"* (art. 5º, inc. XXXV).

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, a Egrégia 3ª Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região decidiu, por unanimidade, negar provimento ao agravo de instrumento, com ressalva do Des. Federal RICARDO TEIXEIRA DO VALLE PEREIRA, nos termos do relatório, votos e notas de julgamento que ficam fazendo parte integrante do presente julgado.

Porto Alegre, 18 de agosto de 2020.

Documento eletrônico assinado por **ROGERIO FAVRETO, Desembargador Federal Relator**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **40001643695v12** e do código **CRC 67c99aba**.

Informações	adicionais	da	assinatura:
Signatário	(a):	ROGERIO	FAVRETO
Data e Hora: 26/8/2020, às 11:37:12			

5044837-42.2019.4.04.0000