



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRO GRAU

MANDADO DE SEGURANÇA CÍVEL (120) Nº 5020121-74.2020.4.03.6100 / 13ª Vara Cível Federal de São Paulo

IMPETRANTE: LUCIANO POSTO DE VENDAS DE PASSAGENS RODOVIARIA E ENCOMENDAS LTDA. - ME
Advogado do(a) IMPETRANTE: FLAVIO DE SOUZA SENRA - SP222294

IMPETRADO: COORDENADOR DE FISCALIZAÇÃO - COFISSP - DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, COORDENADOR DE FISCALIZAÇÃO - COFISSC - DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

DECISÃO

Vistos,

Trata-se de **mandado de segurança preventivo** impetrado por **FORNASA TRANSPORTES E TURISMO LTDA (atual denominação LUCIANO POSTO DE VENDAS DE PASSAGENS RODOVIÁRIA E ENCOMENDAS LTDA. - ME)** contra ato do **COORDENADOR DE FISCALIZAÇÃO – COFISSP** e da **COORDENAÇÃO DE FISCALIZAÇÃO – COFISSC DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**, por meio do qual objetiva, em sede de liminar, que se determine às autoridades coatoras que se abstenham de exercer qualquer ato que obstaculize o desempenho da atividade de fretamento da Impetrante, em virtude da utilização de plataformas tecnológicas como a Buser, na formatação das viagens fretadas ou, subsidiariamente, que se lhe assegure o direito de exercer o serviço de transporte por fretamento eventual, mesmo que os passageiros tenham demonstrado seu interesse na contratação por meio de plataforma tecnológica como a Buser.

Relata a impetrante que é empresa autorizatória do serviço de transporte rodoviário de passageiros na modalidade fretamento, conforme demonstra a sua Autorização (TAF nº3.551).

Narra que atua no ramo de transportes desde 1989, sendo seu objeto social a prestação do serviço de transporte de passageiros e atividades análogas, estando sujeita ao exercício da atividade fiscalizatória da ANTT.

Alega que, tendo em vista o advento de ferramentas tecnológicas (sites e aplicativos), tem-se utilizado dessas plataformas para a identificação dos interesses dos tomadores do serviço e conseguir viajantes, definir seus roteiros de viagem, datas, horários previstos de saída e chegada e, especialmente, estruturar a conformação da relação de passageiros.

Assevera, contudo, que em virtude da situação narrada, passa a ser objeto de potencial autuação indevida, na medida em que, conforme se verifica de inúmeros atos ilegais por parte da fiscalização da ANTT, o fato de a transportadora valer-se de uma plataforma tecnológica tem sido interpretado, equivocadamente, pelas autoridades da ANTT como uma desnaturação do modelo de fretamento.

Desse modo, afirma que a presente medida tem o condão de prevenir a ilegalidade potencial, decorrente da errônea concepção de que a utilização de plataformas tecnológicas constituiria deturpação do serviço de transporte de passageiros na modalidade fretamento.

Requer a tutela jurisdicional como forma de evitar a autuação pelas autoridades impetrantes, mormente em virtude do feriado que se aproxima, correndo o risco de vir a ter a sua atividade obstaculizada.

Vieram os autos conclusos.

É o relatório. Decido.

Para a concessão de medida liminar, faz-se necessária a presença da **probabilidade do direito** e do **perigo de dano**, que tenho como presentes no caso dos autos. Explico.

No caso em exame, se coloca em discussão a chamada *economia de compartilhamento* com a completa ruptura do modelo tradicional de negócios.

De acordo com a lição de Carlos Ragazzo, no artigo o **Direito e a Economia de Compartilhamento**, FGV-DIREITO RIO:

"A economia de compartilhamento é baseada, justamente, na troca e compartilhamento de serviços entre pessoas desconhecidas (SCHOR, 2014) e em práticas comerciais fundadas no acesso e não na aquisição de bens e serviços (BOTSMAN & ROGERS, 2009). A mudança ocorre, portanto, na cultura do consumo, impulsionada pela revolução tecnológica, em que há o usufruto de bens com um investimento de capital significativamente menor, resultando no aumento da eficiência do capital empregado. Para Evans e Schmalensee (2007), os aplicativos dessa natureza podem ser classificados como "catalisadores econômicos", visto que estabelecem uma ponte entre dois ou mais tipos de agentes que, apesar de possuírem uma interdependência, não conseguem se conectar ou gerar valor para as suas transações a partir da simples interação entre ambos, confiando na plataforma para facilitar a criação de valor de suas interações. No best-seller *The Zero Marginal Cost Society*, Jeremy Rifkin (2014) afirma que a natureza distribuída e colaborativa da Internet permitiu que milhões de pessoas encontrassem as combinações certas para compartilhar bens ou serviços excedentes com outros cidadãos. Tal economia é, desse modo, muito mais

dependente do capital social do que do capital de mercado e opera a um custo marginal em relação a serviços semelhantes em roupagem tradicional. A tendência, segundo o autor, é que essa nova economia evolua de um setor de nicho para um paradigma dominante".

A grande questão que se coloca para o exame judicial é definir se esse novo modelo de contratação do serviço **não-regular de transporte** (fretamento) por meio de plataformas digitais, como BUSER, se encontra dentro do marco regulatório atual ou dependeria de alteração do quadro normativo.

A questão subjacente, por óbvio, é a preocupação das empresas de transporte de regular de passageiros, que têm a obrigação de manter a continuidade e a regularidade do serviço e passam a concorrer com empresas de transporte não-regular que, em razão da nova realidade tecnológica, de maneira muito mais fácil e rápida, podem obter o número de passageiros que viabilize, do ponto de vista econômico, a realização de uma determinada viagem com itinerário, dia e horário marcados, enquanto a empresa de transporte regular tem a obrigação de disponibilizar o mesmo serviço ainda que não existam passageiros interessados para aquele determinado trecho em dias e horários específicos.

Não por outra razão, o tema foi levado pela Associação Brasileira de Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros ao Supremo Tribunal Federal, por meio da **ADPF 574**.

Não há como tampar o Sol com a peneira e pretender dizer que essa nova forma de contratação, por meio das plataformas digitais, apenas acrescentou mais uma opção para a viabilização do negócio, que até então dependia de grupos de pessoas interessadas para um finalidade específica que justificasse a realização de uma viagem pontual.

A plataforma digital permite que isso se faça de maneira rápida e automática, trazendo grandes implicações para toda a estrutura do serviço de transporte terrestre de passageiros.

Mas o fato que essa nova realidade não é exclusiva para para o serviço de fretamento, ao passo que revolucionou as contrações em diversos segmentos de serviços de transporte, como o UBER ou de locação de imóveis, como o AirBnb, para ficarmos apenas em dois exemplos mais conhecidos.

Dito isso, e já antecipando que a delimitação da matéria, no exame mais profundo após a formação do contraditório, deverá levar outros fatores em consideração, entendo que há, pelo menos neste juízo de cognição sumário, próprio da espécie, espaço para reconhecer a probabilidade do direito alegado.

A impetrante exerce atividade de **transporte não regular de passageiros na modalidade de fretamento**, disciplinada pela ANTT através da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, dispondo o serviço de transporte realizado em regime de fretamento.

Referida norma estabelece que, acaso atendidos os requisitos regulamentares, a Diretoria da ANTT concederá um Termo de Autorização, por meio de uma Deliberação, publicada em Diário Oficial da União –DOU.

A impetrante é, pois, **autorizatória** desse tipo de modalidade, conforme consta a sua Autorização (**TAF nº 3.551–Id 39955220**)

Como dito, embora do ponto de vista normativo a distinção entre ao serviço de transporte regular de passageiros e a de não-regular (fretamento) continue a mesma, a figura do intermediário, estruturado em modelo físico e centralizado, passou a ser completamente distinta em decorrência do advento das plataformas de tecnologia.

Assim, ao invés de haver a contratação por uma pessoa específica representando um grupo ou por pessoas determinadas previamente, a reserva é feita por meio da plataforma digital.

A legislação aplicável condiciona a contratação do serviço por fretamento a certas características (**não regularidade da oferta, prestação ocasional, eventualidade, especificidade, não habitualidade**).

De fato, o art. 36 do Decreto nº 8.083/13, destaca a necessidade de que o serviço tenha “caráter ocasional” e não se dê mediante prestações “regulares ou permanentes”.

De igual modo, o faz a Resolução nº 4.777/15 que destaca o “caráter ocasional” do serviço, e a necessidade de emissão de nota fiscal “de acordo com as características da viagem”, a demonstrar a especificidade de cada viagem por fretamento.

Assim é que o art. 3º, VII da Resolução nº 4.777/15 distingue o fretamento eventual que deve “ocorrerá sem interesse turístico”.

A par das ditas finalidades enumeradas na legislação infraconstitucional, nenhuma delas proíbe, a meu sentir, a utilização da plataforma digital **na intermediação dos serviços**.

Por conseguinte, pelo menos neste exame inicial, a utilização de plataforma digital não desnatura, ao revés, apenas facilita o serviço de contratação do fretamento eventual, conectando o grupo de pessoas com interesse comum juntamente com a empresa de transporte, encerrando-se a sua atividade nesse momento.

Assim, ao invés de haver a contratação por uma pessoa específica representando um grupo ou por pessoas determinadas previamente, a reserva é feita por meio da plataforma digital, não desvirtuando a sistemática do fretamento.

A inovação tecnológica, portanto, não se encontra no fretamento coletivo, **mas na sua inserção e adaptação ao mundo digital**, que, longe de ferir as garantias de universalidade, continuidade e regularidade do direito social ao transporte, torna ainda mais eficaz a sua concretização, promovendo a conexão entre o potencial cliente e as empresas que fornecem o serviço de fretamento de veículos.

Nesse aspecto, entendo que o fretamento colaborativo, que se dá a partir da utilização de aplicativo de intermediação, volta-se à ampliação da capacidade de mobilidade das pessoas entre cidades e estados, assentando-se em um modelo de negócio que tem como princípio a economia compartilhada.

Enfim, trata-se de uma inovação tecnológica complementar ao sistema coletivo privado de transporte, que já convive e dialoga com o sistema público de transporte, fortalecendo as garantias constitucionais do valor social do trabalho, da livre iniciativa (art. 170, caput da CF/88) e os valores dela decorrentes, como a livre concorrência, a liberdade profissional e a proteção ao consumidor.

Assim, pelo menos por ora, entendo que os impetrados não podem restringir a atividade realizada através do fretamento pelo simples fato da intermediação dar-se através de plataforma digital.

Um ponto importante a ser esclarecido é que aqui não se está se valorando a regularidade do serviço prestado pela plataforma digital propriamente dita dentro do marco legal existente, como sabido, o que já é objeto de diversas outras ações. Apenas se está valorando a situação concreta da impetrante que **já é autorizatória do serviço de transporte não regular** e está reunindo interessados no fretamento dos seus serviços por meio dessa plataforma.

Desse modo, entendo presente a plausibilidade do direito alegado.

A existência do perigo de dano reside no fato de que a impetrante tem diversas viagens marcadas para o feriado do dia 12 de outubro podendo vir a ter a sua atividade obstaculizada pelas autoridades impetradas causando, ainda, prejuízos àqueles usuários que já se programaram para a utilização de seus serviços.

Ante o exposto, **DEFIRO A LIMINAR** para determinar às autoridades que se **abstenham de de exercer qualquer ato que obstaculize o desempenho da atividade de fretamento da Impetrante, por razões decorrentes da utilização de plataformas tecnológicas** na formatação das viagens fretadas, até decisão ulterior deste Juízo.

A impetrante deverá adequar o valor da causa ao conteúdo econômico da demanda e recolher as custas no prazo de 05 dias.

Notifiquem-se as autoridades impetradas para ciência e cumprimento desta decisão judicial, devendo ainda prestar informações no prazo legal.

Após, dê-se ciência ao representante judicial da pessoa jurídica interessada, nos termos do art. 7º, inciso II, da Lei n.º 12016/2009, bem como ao Ministério Público Federal, vindo a seguir conclusos para sentença.

Considerando o horário em que está sendo assinada esta decisão, **poderá servir como mandado**, sem prejuízo de seu cumprimento e intimação, **em regime de plantão, pela CEUNI.**

Oportunamente, regulariza-se a autuação com a denominação da impetrante

Publique-se. Intime-se. Cumpra-se encaminhado-se ao plantão judicial.

São Paulo,

Assinado eletronicamente por: FERNANDO MARCELO MENDES

09/10/2020 21:27:55

<https://pje1g.trf3.jus.br:443/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>

ID do documento: 40013340



2010092127552180000003621610

IMPRIMIR

GERAR PDF

