



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
1ª VARA EMPRESARIAL E CONFLITOS DE ARBITRAGEM
PRACA DOUTOR JOAO MENDES, S/N, São Paulo - SP - CEP
01501-000
Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

SENTENÇA

Processo Digital nº: **1115944-29.2020.8.26.0100**
 Classe - Assunto: **Procedimento Comum Cível - Concorrência desleal**
 Requerente: **Empresas Reunidas Paulista de Transportes Ltda.**
 Requerido: **Buser Brasil Tecnologia Ltda e outros**

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Adriana Brandini do Amparo**

Vistos.

EMPRESA REUNIDAS PAULISTA LTDA., qualificada nos autos, propôs ação em face de BUSER BRASIL TECNOLOGIA LTDA., PRIMAR NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA., VIAÇÃO LUXOR LTDA. e BEIJA FLOR LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA. EPP, aduzindo, em resumo, que a ré Buser Brasil Tecnologia Ltda., utilizando ônibus das demais rés, que possuem autorização da Artesp para fretamento, tem realizado o mesmo serviço de transporte intermunicipal de passageiros de Araçatuba a São Paulo com parada nas referidas cidades, sem qualquer autorização da Artesp; que o transporte interestadual é essencial e necessita de autorização/permissão; que o serviço das rés é ilegal; que as rés realizam transporte de passageiros sem autorização; que houve o desvirtuamento do fretamento; que não é possível a concorrência entre o serviço de fretamento e o regular; que as rés tentam contornar as obrigações inerentes ao serviço público e praticam concorrência desleal; que a ANTT reconheceu a irregularidade do modelo Buser. Pugnou pela concessão da tutela de urgência. Requereu a procedência do pedido, para imposição à ré Buser Brasil Tecnologia Ltda. da obrigação de não fazer de se abster de ofertar no *site* e plataforma o chamado "fretamento colaborativo" referente à linha intermunicipal rodoviária entre São Paulo e Araçatuba com prolongamento até São Bernardo do Campo – Autos: 8042 DER: 1977 itinerário: A TC-3, cuja autorização foi concedida pela Artesp à autora, para que as demais rés se abstenham de realizar o fretamento seccionado com paradas durante tal percurso, bem como para cassação da permissão de fretamento das corrés. Juntou documentos (fls. 34/249).



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
1ª VARA EMPRESARIAL E CONFLITOS DE ARBITRAGEM
PRACA DOUTOR JOAO MENDES, S/N, São Paulo - SP - CEP
01501-000
Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

A r. Decisão de fl. 250 determinou a redistribuição da ação a uma das varas da Fazenda Pública da Capital.

Pela r. Decisão de fl. 265 determinou-se a emenda à inicial.

Às fls. 266/267 a autora apresentou emenda à inicial para incluir ARTESP no polo passivo.

Pela r. Decisão de fls. 268/269 recebeu-se a emenda à inicial e indeferiu-se a tutela de urgência. Interpostos embargos de declaração (fls. 275/278), a r. Decisão de fls. 416/417 deixou de conhecer do recurso.

Às fls. 291/307 a ré Buser Brasil Tecnologia Ltda. se manifestou sobre o pedido de tutela de urgência e juntou documentos (fls. 308/415).

A ré Buser Brasil Tecnologia Ltda. ofereceu contestação às fls. 420/447, aduzindo, em resumo, que não é empresa de transporte e as empresas fretadoras são detentoras de autorização para prestar o serviço; que não há irregularidade na formação de preço das viagens; que não há formação de pátios clandestinos de onde os ônibus saem; que há fiscalização pelos órgãos competentes; que trouxe benefícios ao mercado; que não há concorrência desleal; que a autora pratica *sham litigation*. Requereu a improcedência do pedido. Juntou documentos (fls. 448/449).

A ré Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo ofereceu contestação às fls. 451/457, alegando, preliminarmente, ausência de interesse processual e inépcia da inicial. Requereu o acolhimento das preliminares.

Houve réplica às fls. 463/532.

A r. Sentença de fls. 591/593 reconheceu a ilegitimidade passiva da Artesp e determinou o encaminhamento do feito a uma das Varas Cíveis da Capital. Interpostos embargos de declaração (fls. 596/597), seguidos de manifestação da embargada (fls. 602/603), a r. Decisão



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
1ª VARA EMPRESARIAL E CONFLITOS DE ARBITRAGEM
PRACA DOUTOR JOAO MENDES, S/N, São Paulo - SP - CEP
01501-000
Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

de fl. 604 deixou de conhecer do recurso.

As rés Primar Navegação e Turismo Ltda., Viação Luxor Ltda. e Beija Flor Locadora de Veículos Ltda. EPP ofereceram contestação às fls. 849/889, alegando, preliminarmente, ilegitimidade ativa. No mérito, aduziram, em síntese, que são regulares os serviços prestados; que o fretamento colaborativo é uma situação nova, ainda não regulamentada, mas estimulada pela Lei de Liberdade Econômica; que não há concorrência desleal entre o fretamento colaborativo e o transporte regular; que é inconstitucional o circuito fechado; que não é possível proibir as viagens intermediadas por aplicativos. Pugnaram pelo acolhimento da preliminar ou, subsidiariamente, pela improcedência do pedido. Juntaram documentos (fls. 890/1271).

Houve réplica (fls. 1279/1295).

Pela r. Decisão de fl. 1560 determinou-se a manifestação da Artesp na qualidade de *amicus curiae*. Às fls. 1572/1579 a autora apresentou pedido de reconsideração. A r. Decisão de fl. 1602 manteve a r. Decisão. Interposto agravo de instrumento, o v. Acórdão de fls. 1618/1621 não conheceu do recurso.

Veio para os autos o parecer da Artesp às fls. 1625/1637.

A r. Decisão de fl. 1809 determinou a redistribuição da ação a uma das Varas Empresariais e de Conflitos Relacionados à Arbitragem da Comarca da Capital.

É o relatório.

Fundamento e decido.

Verifico ser o caso de julgamento antecipado da lide, nos termos do artigo 355, inciso I, do Código de Processo Civil.

Rejeito a preliminar de ilegitimidade ativa.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
1ª VARA EMPRESARIAL E CONFLITOS DE ARBITRAGEM
PRACA DOUTOR JOAO MENDES, S/N, São Paulo - SP - CEP
01501-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

A questão relacionada à regularidade da autora em sua operação, ausência de licitação para concessão e afins é matéria estranha à lide e não lhe retira o direito de vir a Juízo deduzir pretensão em que alega ofensa à sua atividade.

A verificação da apontada irregularidade poderá, se o caso, ser requerida aos entes competentes.

A possibilidade de acolhimento ou não da pretensão nesta ação deduzida diz respeito ao mérito da ação e com ele será analisada.

No mérito, o pedido é improcedente.

O cerne da discussão nesta ação consiste em se determinar se as requeridas prestam serviços de transporte privado coletivo de passageiros ou prestam serviço de transporte público coletivo de passageiros irregularmente sem a concessão do Poder Público.

A demanda é improcedente porque os critérios de distinção entre as atividades adotados pela autora não têm respaldo na Lei 12.587/12.

A autora exerce a atividade de transporte público coletivo, assim definido como "*serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público*" (art. 4º, VI, da Lei 12.587/12).

As requeridas exercem a atividade de transporte privado coletivo, assim definido como "*serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda*" (art. 4º, inc. VI, da Lei 12.587/12).

Do ponto de vista legal, portanto, o que distingue a atividade da autora e das requeridas é abertura do serviço ao público e a forma de fixação da remuneração. Em relação ao



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
1ª VARA EMPRESARIAL E CONFLITOS DE ARBITRAGEM
PRACA DOUTOR JOAO MENDES, S/N, São Paulo - SP - CEP
01501-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

primeiro ponto o fato do usuário da plataforma Buser ter que fazer um cadastro no aplicativo para poder usar o serviço, não podendo contratar o serviço de transporte diretamente com o transportador, é suficiente para o caracterizar como serviço não aberto ao público porque a mesma lógica aplica-se a Uber, Cabify, 99, Indriver e congêneres.

Note-se que, em relação ao transporte remunerado privado individual de passageiros, a Lei 12.587/12 prevê expressamente a utilização do serviço por "*usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede*" (art. 4º, inc. X, da Lei 12.587/12). O que diferencia o transporte público coletivo e o transporte privado coletivo de passageiros, nos termos da Lei 12.587/12, não é a existência de itinerários e valores fixos, mas sim a abertura ou não do serviço ao público e a forma de fixação da remuneração. Veja-se o caso corriqueiro dos fretamentos coletivos para transporte de trabalhadores de indústrias e de estudantes universitários.

É comum por todo o país a prestação de serviços de transportes em ônibus fretados para transportar pessoas para o trabalho em grandes indústrias e faculdades. Tais serviços são prestados com itinerários e preços fixos. Tais ônibus percorrem itinerário fixos pelas cidades nos mesmos horários e cobram por tais serviços valores fixos.

Ao se afirmar que este é o fator de distinção entre o transporte público coletivo e o transporte privado coletivo de passageiros todos estes serviços constituiriam ilícitos administrativos. Em verdade, do ponto da Lei 12.578/12, o que distingue um ônibus fretado por exemplo que leva estudantes universitários para uma faculdade, recolhendo-os num itinerário e horário fixos, de um ônibus de uma concessionária de transporte público coletivo que percorra o mesmo itinerário é o fato de que, no primeiro caso, apenas aqueles que previamente contrataram o fretador podem embarcar e a remuneração é livremente pactuada entre as partes, ao passo que, no segundo caso, qualquer pessoa pode embarcar independentemente de qualquer procedimento prévio (basta estar num ponto de ônibus e sinalizar ao motorista) e a remuneração é fixada pelo Poder Público mediante tarifa.

Note-se que a Lei 12.587/12 não afirma que a constância do preço é característica exclusiva do transporte público coletivo de passageiros. O que o art. 4º, VI, da Lei 12.587/12



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
1ª VARA EMPRESARIAL E CONFLITOS DE ARBITRAGEM
PRACA DOUTOR JOAO MENDES, S/N, São Paulo - SP - CEP
01501-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

determina é que no transporte público coletivo de passageiros o preço é fixado por ato do Poder Público, ao passo que no transporte privado coletivo de passageiros o preço segue a regra geral da livre pactuação entre as partes.

O conceito de serviço "aberto ao público" previsto no art. 4º, VI, da Lei 12.587/12 não se confunde com o conceito de serviço oferecido "no mercado de consumo" previsto no art. 3º, §2º, do CDC. Tanto o transportador público coletivo de passageiros, tal como a autora, como o transportador privado coletivo de passageiros, como as requeridas, prestam serviço no mercado de consumo na dicção do art. 3º, §2º, do CDC, mas apenas a autora presta serviços abertos ao público na definição do art. 4º, VI, da Lei 12.587/12.

Serviço "aberto ao público" previsto no art. 4º, VI, da Lei 12.587/12 há ser interpretado no sentido de possibilidade de contratação por qualquer pessoa independentemente de qualquer procedimento prévio. No caso de fretamento de transporte coletivo para estudantes universitários e trabalhadores, a característica de não ser um serviço aberto ao público é auto evidente, pois é oferecido para uma categoria específica de pessoas (trabalhadores de uma determinada indústria, estudantes de uma determinada universidade etc.). Contudo, na situação do fretamento turístico, o serviço é oferecido para qualquer pessoa sem que haja qualificação comum entre os passageiros.

Assim, é comum que agências de turismo comercializem viagens para pontos turísticos, mediante fretamento privado coletivo, com a possibilidade de qualquer pessoa contratar.

O que é comum em todas estas espécies praticadas de fretamento de transporte privado coletivo é o fato de que o embarque está condicionado a um contrato prévio com o transportador, e é neste ponto que se distinguem do transporte público coletivo, que pode ser utilizado por qualquer pessoa sem qualquer cadastramento prévio.

Ao tratar da distinção entre táxi e Uber a lei é mais clara.

O fato de o cadastramento prévio em aplicativos ou outras plataformas distinguir passageiro do transporte privado do transporte público é claro na legislação desde a edição da Lei



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
1ª VARA EMPRESARIAL E CONFLITOS DE ARBITRAGEM
PRACA DOUTOR JOAO MENDES, S/N, São Paulo - SP - CEP
01501-000

Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

13.640/2018, que alterou a definição de transporte privado individual, para deixar expresso que abrange o transporte de "usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede".

Conclui-se, portanto, que a assertiva da autora no sentido de que a constância de horários, itinerários e preços descaracterizariam o transporte privado coletivo de passageiros para transformar-se em transporte público coletivo de passageiros prestados de forma ilícita não está em conformidade com os critérios adotados pela Lei 12.587/12.

Note-se que a presente sentença está em consonância com o entendimento adotado pela C. 23ª Câmara de Direito Privado do E. TJSP:

1033775-97.2018.8.26.0053

Classe/Assunto: Apelação Cível / Transporte de Pessoas

Relator(a): J. B. Franco de Godói

Comarca: São Paulo

Órgão julgador: 23ª Câmara de Direito Privado

Data do julgamento: 09/12/2020

Data de publicação: 10/12/2020

Ementa: "AÇÃO CIVIL PÚBLICA – Serviço de intermediação de transporte – Plataforma digital que une consumidores que buscam transporte fretado e empresas – Lícitude a atividade econômica – Particular que pode prestar serviço de transporte na modalidade fretada, desde que cumpridas as exigências administrativas - Legislação invocada pelo apelante que não se aplica ao caso concreto - Ré-apelada que é a mera intermediadora do serviço – Inexistência de prova de que a ré é negligente no cadastramento e eleição dos fretadores – Inocorrência de concorrência desleal – Recurso improvido."

A prosperar o raciocínio da autora, as plataformas de transporte como Uber, 99, Cabify, Indriver e outros do gênero deveriam ser banidas, pois importariam em exercício irregular da atividade de táxi.

O que ocorre em verdade é que o avanço tecnológico tem permitido novas formas



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO CENTRAL CÍVEL
1ª VARA EMPRESARIAL E CONFLITOS DE ARBITRAGEM
PRACA DOUTOR JOAO MENDES, S/N, São Paulo - SP - CEP
01501-000
Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min

de exploração de atividades econômicas lícitas que a toda evidência abalam formas tradicionais de prestação de serviços.

De mesmo modo, uma empresa que explora a atividade de fretamento colaborativo não pode ser de modo simplista definida como uma exploradora de transporte público coletivo irregular.

Por fim, se existem irregularidades nos veículos das requeridas no exercício de transporte privado coletivo, tal questão é de interesse da Agência Reguladora de Serviços Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), que deve exercer seu poder de fiscalização de tal atividade.

Inexistem outros argumentos capazes de, em tese, infirmar as conclusões adotadas, de forma que é devido o desacolhimento da pretensão inicial.

Pelo exposto, JULGO IMPROCEDENTE o pedido formulado pela parte autora, resolvendo o mérito com fundamento no artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil.

Arcará a autora com o pagamento das custas processuais e de honorários advocatícios de dez por cento do valor atualizado da causa, em favor do(a) patrono(a) de cada réu, nos termos do artigo 85, §2º, do Código de Processo Civil.

Publique-se. Intimem-se. Cumpra-se.

São Paulo, 12 de novembro de 2024.

**DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE NOS TERMOS DA LEI 11.419/2006,
CONFORME IMPRESSÃO À MARGEM DIREITA**