



Número: **5021633-92.2020.4.03.6100**

Classe: **MANDADO DE SEGURANÇA CÍVEL**

Órgão julgador: **4ª Vara Cível Federal de São Paulo**

Última distribuição : **27/10/2020**

Valor da causa: **R\$ 1.000,00**

Assuntos: **Transporte Terrestre, Agências/órgãos de regulação**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes		Procurador/Terceiro vinculado	
MARLU TURISMO LTDA - EPP (IMPETRANTE)		FLAVIO DE SOUZA SENRA (ADVOGADO)	
COORDENADOR DE FISCALIZAÇÃO - COFISSP - DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (IMPETRADO)			
Coordenador de fiscalização - COFISRJ (IMPETRADO)			
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT (IMPETRADO)			
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES ANTT (IMPETRADO)			
Ministério Público Federal (FISCAL DA LEI)			
Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
41011 329	28/10/2020 23:39	Decisão	Decisão



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRO GRAU

MANDADO DE SEGURANÇA CÍVEL (120) Nº 5021633-92.2020.4.03.6100 / 4ª Vara Cível Federal de São Paulo

IMPETRANTE: MARLU TURISMO LTDA - EPP

Advogado do(a) IMPETRANTE: FLAVIO DE SOUZA SENRA - SP222294

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

DECISÃO

Cuida-se de mandado de segurança impetrado por MARLU TURISMO LTDA – EPP em face do COORDENADOR DE FISCALIZAÇÃO - COFISSP - DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES e do COORDENADOR DE FISCALIZAÇÃO - COFISRJ, AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, objetivando medida liminar para “*determinar às Coordenações de Fiscalização das Unidades Regionais do Rio de Janeiro e de São Paulo que se abstenham de exercer qualquer ato que obstaculize o desempenho da atividade de fretamento da Impetrante, por razões decorrentes da utilização de plataformas tecnológicas como a Buser, na formatação das viagens fretadas*”.

Informa que é empresa autorizatária do serviço de transporte rodoviário de passageiros, na modalidade fretamento eventual, conforme demonstra a sua Autorização (TAF nº 339.442) e utiliza ferramentas tecnológicas colaborativas (site e aplicativos) para identificar passageiros interessados em seus serviços, constituindo grupos de contratantes com demandas similares.

Também registra que tem inúmeras viagens agendadas entre os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro e que poderão ser interrompidas ou obstaculizadas pela fiscalização dos impetrados. E que durante o trajeto estará sujeita à fiscalização de duas Unidades Regionais da ANTT.

Alega que os impetrados, equivocadamente, tomam por premissa *que a utilização de plataformas tecnológicas desnaturaria a prestação do serviço de transporte rodoviário de passageiros na modalidade de fretamento (turístico ou eventual)*.

Sustenta que a Lei nº 10.233/2001 instituiu distinção entre o *serviço regular* de transportes (art. 13, V, “e”, art. 14, III, “j” e art. 26, VIII) e o *serviço não regular* (art. 13, V, “a”, art. 14, III, “b” e art. 26, II).



No que tange ao *transporte regular* de passageiros, a ANTT editou a **Resolução nº 4.770/2015**, que dispôs sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. Instituiu requisitos relativos à frequência mínima de regularidade (arts. 33 e 34), à contrapartida de tarifa para a remuneração do serviço (arts. 53 a 55), bem como a exigência de prévia disposição das linhas (arts. 47 a 50), a possibilidade de processo seletivo dos agentes (arts. 41 a 43) e a possibilidade de intervenção da Agência no mercado (arts. 63 a 65).

Já para o *transporte não regular* de passageiros (entre os quais a modalidade de fretamento), foi editada pela ANTT a **Resolução nº 4.777/2015**, dispondo sobre o serviço de transporte realizado em regime de fretamento, que exige requisitos distintos: apresentação do contrato social atualizado (art. 10, I, da Resolução nº 4.777/15), prova de regularidade fiscal e trabalhista (art. 10, II) e, no caso da prestação de fretamento turístico, o Certificado de Cadastro no Ministério do Turismo (art. 10, III).

Além disso, cumpre ao transportador juntar ao expediente administrativo o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV (art. 11, I), o Certificado de Segurança Veicular - CSV, expedido para veículo em inspeção da ANTT, para veículos usados (art. 11, II) e apólice de seguro de responsabilidade civil (art. 11, III).

Argumenta que a natureza do serviço se mantém inalterada; porém, as ferramentas tecnológicas permitem que a contratação seja feita diretamente entre as partes, dispensando-se a figura física do intermediário, contratante do fretamento.

Em suas palavras: *“As plataformas de facilitação da contratação, que são utilizadas pelos autorizatários para a formatação das suas viagens não regulares, com caráter ocasional, em condições específicas, contratadas por uma pessoa ou grupo de pessoas, não tiveram o condão de desnaturar nenhuma das condições estabelecidas em Lei, em Decreto e na Resolução para o fretamento eventual. O que as plataformas permitiram foi uma mais eficiente cooperação, reduzindo-se as assimetrias de informação entre todos os agentes, mediante disponibilização de sinais transparentes para os interessados, de maneira centralizada, em uma plataforma virtual.”*

Reforça seus argumentos com o fato de que a *finalidade ou objetivo compartilhado* da viagem apenas distingue o fretamento eventual do fretamento turístico, mas não é fator relevante para a natureza do serviço e não faz parte de sua essência. Outrossim, afirma estarem presentes todos os demais requisitos legais para a exploração da atividade, tais como: eventualidade, caráter ocasional, especificidade de condições de viagem, não regularidade dos itinerários, entre outros.

Pretende, enfim, assegurar o desempenho da atividade econômica (transporte de passageiros na modalidade fretamento) não venha a ser obstaculizado pela atividade fiscalizatória da Agência Nacional de Transportes Terrestres, pelo tão só fato de a Impetrante utilizar-se de plataforma tecnológica para captação de clientes.

É o necessário a relatar.

A impetrante tem sede no Rio de Janeiro e uma das autoridades impetradas também está sediada no RJ, sendo mais lógico que lá fosse ajuizada esta demanda. Contudo, havendo uma autoridade aqui sediada, optou por ingressar nesta Subseção Judiciária.

Quanto à competência, em que pese posicionamento divergente desta magistrada, é fato que a jurisprudência tem imprimido elasticidade à competência em mandado de segurança, permitindo a escolha, pelo impetrante, da localidade que mais lhe convém.



Posto isso, é da União Federal a competência para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (art. 21, XII, “e”), competindo-lhe, privativamente, legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI).

A Constituição também incumbiu "ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos" (art. 175, caput).

No que tange à prestação de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual de passageiros, cabe registrar que a Lei nº 10.233/ 2001, que previa o regime de permissão, foi alterada pela Lei nº 12.996/2014, que estabeleceu que tais outorgas são realizadas sob a forma de autorização (art. 13, V, “e”).

O inciso III do art. 26, da Lei 10.233/2001, é do seguinte teor:

“Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

(....)

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento; (...)”

Com amparo na legislação, foi editada a Resolução ANTT nº 4.770/2015, dispondo sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

Este é o arcabouço legislativo que envolve o tema, sendo certo que a qualquer prestador de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual de passageiros incube observar o regime jurídico estabelecido pela Lei nº 10.233/2001, com as alterações da Lei nº 12.996/2014, e pela Resolução ANTT nº 4.770/2015.

Para regulamentar o específico serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de **fretamento**, a ANTT editou a Resolução nº 4.77/2015, que estabeleceu o **fretamento sob as formas turística, eventual e contínua** (art. 2º), **todas com deslocamento de pessoas em circuito fechado**, conforme disposto nos incisos VI, VII e VIII do art. 3º, *in verbis*:

*“(...) VI - Fretamento turístico: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em **circuito fechado**, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que deverá ser realizada conforme as modalidades turísticas definidas em legislação;*

*VII - Fretamento eventual: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em **circuito fechado**, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que ocorrerá sem interesse turístico;*

*VIII - Fretamento contínuo: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em **circuito fechado**, por período determinado, com quantidade de viagens, frequência e horários pré-estabelecidos, com relação de passageiros transportados, firmado por meio de contrato*



*registrado em cartório, destinado ao transporte de empregados ou colaboradores de pessoa jurídica, de docentes, discentes e técnicos de instituição de ensino, de associados de agremiação estudantil ou associação legalmente constituída e de servidores e empregados de entidade governamental que não estiver utilizando veículo oficial ou por ela arrendado;” (...) **Destaquei***

Por “circuito fechado” entende-se a “viagem de um grupo de passageiros com motivação comum que parte em um veículo de local de origem a um ou mais locais de destino e, após percorrer todo o itinerário, observado os tempos de permanência estabelecidos nesta Resolução, este grupo de passageiros retorna ao local de origem no mesmo veículo que efetuou o transporte na viagem de ida” (art. 3º, XIV, da Resolução nº 4.77/2015).

É certo que, como aponta a impetrante, existem diferenças entre os serviços de *transporte regular* de passageiros (**Resolução nº 4.770/2015**) e serviços de *transporte não regular* de passageiros (fretamento - **Resolução nº 4.777/2015**).

Contudo, o que releva anotar é que o fretamento pressupõe o sistema de circuito fechado (viagem com trechos de ida **E** volta), enquanto o transporte regular de passageiros adota o sistema de circuito aberto (viagens com trecho de ida **OU** volta).

Nessa medida, se a impetrante presta serviços de fretamento, deve, necessariamente, observar o sistema de circuito fechado, pouco importando se capta os passageiros interessados por intermédio de plataformas colaborativas. Esta circunstância, a meu ver, não desnatura a natureza do serviço.

A não observância do circuito fechado equivaleria, por via transversa, na prestação do transporte regular de passageiros (viagens com trecho de ida **OU** volta), autorização que a impetrante não possui.

Em suma, ainda que a impetrante forme grupos de interessados através de plataformas colaborativas, é necessário que o fretamento observe o sistema de “**circuito fechado**”, nos moldes da regulamentação.

Seu pedido liminar, contudo, foi formulado para “*determinar às Coordenações de Fiscalização das Unidades Regionais do Rio de Janeiro e de São Paulo que se abstenham de exercer qualquer ato que obstaculize o desempenho da atividade de fretamento da Impetrante, por razões decorrentes da utilização de plataformas tecnológicas como a Buser, na formatação das viagens fretadas*”.

Acolhê-lo integralmente, em sua generalidade, significaria permitir a operação em circuito aberto, fato que, pelas razões declinadas, não se mostra de acordo com as normas de regência.

Pelo exposto, **concedo em parte** a liminar para que as autoridades impetradas se abstenham de exercer qualquer ato que obstaculize o desempenho da atividade de fretamento da Impetrante, por razões decorrentes da utilização de plataformas tecnológicas colaborativas, desde que exercida em circuito fechado, nos moldes da autorização (TAF nº 339.442).

Outrossim, esta decisão não impede fiscalizações de outra ordem, tais como condições de segurança dos veículos ou regularidade das manutenções e documentação, indispensáveis para a adequada prestação do serviço de transporte de passageiros.

Notifique-se, **com urgência**, a autoridade coatora para cumprimento desta decisão e para que preste as informações, no prazo legal.



Dê-se ciência do feito ao órgão de representação judicial da pessoa jurídica interessada, nos termos do artigo 7º, II, da Lei nº. 12.016, de 7 de agosto de 2009, para que, querendo, ingresse no feito, e, se tiver interesse, se manifeste no prazo de dez dias.

Após, vista ao Ministério Público Federal, para o necessário parecer.

Por fim, tornem os autos conclusos para sentença.

Tendo em vista a proximidade de feriado nacional, **determino o cumprimento em regime de plantão.**

Intimem-se.

São Paulo, data lançada eletronicamente

RAQUEL FERNANDEZ PERRINI

Juíza Federal

