

Processo nº: 0283517-52.2016.8.19.0001

Tipo do Movimento: Decisão

Descrição: Trata-se de mandado de segurança em que o Impetrante postula a concessão de medida liminar para determinar que as autoridades apontadas como coatoras, assim como todos os órgãos, departamentos e agentes a eles subordinados se abstenham de praticar quaisquer atos ou medidas que restrinjam ou impossibilitem o livre exercício da atividade empresarial da Impetrante ao seu serviço de intermediação de transporte privado individual EASYGO, incluindo aqueles: (i) contra motoristas usuários do EASYGO pelo simples exercício de sua atividade econômica de transporte privado individual; (ii) que obstem o funcionamento e a utilização do EASYGO por motoristas profissionais; (iii) contra a Impetrante pelo simples exercício de sua atividade econômica de conexão de provedores e usuários de serviços de transporte privado individual. Afirma em linhas gerais que a Impetrante exerce atividade de transporte individual estritamente privado ofertado a um grupo de usuários específicos pré-cadastrados na plataforma digital do aplicativo, ao passo que os profissionais taxistas atuam no transporte público individual. Sustentam que ambas modalidades são igualmente válidas e expressamente previstas na Lei 12.587/12 que institui as diretrizes de Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecendo a mencionada lei a existência e diferenciação entre as duas categorias. Aduzem que as legislações municipais não podem proibir intermediação de motoristas particulares e consumidores, além de ressaltar que o Decreto nº 40.518/15 não pode ser aplicado a sua modalidade de transporte lícito e não regulamentada, sendo dispensável a obtenção de autorização prévia para o exercício de sua atividade. Também argumentam que o ato fiscalizatório é ilegal, lembrando que os motoristas da UBER sofreram sanções antes da concessão da liminar. Por fim, salienta que restringir a concessão de segurança somente a UBER e seus parceiros resultariam no ferimento ao princípio da isonomia e ao da livre concorrência, uma vez que impede seus concorrentes de prestar os mesmos serviços na cidade do Rio de Janeiro. É o breve relatório. Decido. Com efeito, a questão debatida no presente mandado de segurança já foi enfrentada em outra demanda ajuizada por um motorista profissional reconhecendo o juiz prolator da decisão nos autos do processo nº 0346273-35.2015.8.19.0001, que não há justificativa legítima para que o Estado impeça o exercício da atividade de transporte privado individual. Vale trazer à colação de trecho da referida decisão: 'Outro argumento que poderia ser invocado em favor da regulação seria a necessidade de evitar um excesso de carros em circulação, para aliviar os congestionamentos de trânsito, que poderiam ser compreendidos, em linguagem econômica, como 'externalidades negativas'. Ocorre que, para surtir efeito, um expediente dessa natureza deveria abranger todos os tipos de veículos em circulação nas vias públicas, não apenas aqueles que prestam o transporte individual de passageiros. Seria necessário que o Governo limitasse a própria compra de veículos ou instituisse restrições à circulação total de automóveis em certas localidades ou certos períodos. Some-se ainda o fato de que muitos clientes de serviços como o Uber lançam mão dessa opção precisamente para não ter de utilizar seu automóvel particular, pelo que o impacto sobre o tráfego não é inequívoco: o aumento de prestadores de serviço, por um lado, eleva a quantidade de carros em circulação, mas, por outro, reduz o uso do transporte próprio. Portanto, a mera limitação ao número de prestadores de serviço de transporte individual de passageiros é medida manifestamente inadequada aos objetivos a que se propõe. Sem prejuízo, trata-se também de medida desnecessária, já que existem outras providências para o controle de tráfego que não violam ou limitam de forma tão intensa os direitos fundamentais à liberdade de iniciativa e à liberdade profissional. São exemplos o rodízio de carros e o pedágio urbano, além de outras medidas que surgem com a constante evolução da tecnologia. Nem se diga que a vedação da atividade econômica de transporte privado individual de passageiros seria justificada como forma de resguardar os interesses daqueles que se dedicam à modalidade pública dessa atividade. É possível a convivência harmônica entre esses profissionais, dada a clara distinção entre os serviços prestados por eles.' Adotando a mesma linha de entendimento, a juíza Monica Ribeiro Teixeira assinalou em seu decisum (proc. nº 0406585-73.2015.8.19.001) sobre a existência de tipos diversos de transporte individual de passageiros estabelecida na Lei nº 12.587/12 ressaltando: 'Por certo que o transporte é elemento fundamental para que seja concretizada a política pública de mobilidade urbana do MRJ, contudo, há que ser observada a dicotomia existente entre os incisos VIII e X da Lei nº 12.587/12, de forma a assegurar a coexistência legítima e pacífica entre os transportes individuais, privado e público. Agir de modo diverso implicaria em ser reconhecida a existência de monopólio ou oligopólio aos taxistas, pois somente estes poderiam praticar o transporte individual de passageiros. O interesse coletivo exige a vedação da existência de monopólio e oligopólio. Deve o cidadão, consumidor do serviço de transporte, ter a seu dispor a mais ampla variedade de prestadores de serviços, de ofertas e de preços. É salutar para a coletividade ter melhores serviços com menores preços, é salutar o estímulo à criatividade e à inovação de todos aqueles que atuam no transporte individual de passageiros. O interesse público exige uma mobilidade urbana com facilidade, velocidade, segurança e a um custo razoável que permita ao cidadão ter acesso aos mais diversos meios de transporte. Há uma complementação entre os permissionários de serviços públicos e os agentes privados que exercem atividades econômicas no mesmo setor, salutar aos cidadãos e à mobilidade urbana.' Seguindo tal linha de entendimento, não se vislumbra ilegalidade na atividade exercida pelo Impetrante restando configurada ofensa ao princípio de livre concorrência (art. 170 IV da Constituição Federal) a existência de lei ou decreto que impeça a coexistência do transporte público e do transporte privado. Vale trazer à colação a seguinte ementa que enfrenta o tema: AGRAVO DE INSTRUMENTO. ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA PREVENTIVO. UTILIZAÇÃO DO APLICATIVO 'UBER'. CONCESSÃO DE LIMINAR PELO JUÍZO À QUO. MANUTENÇÃO. APLICAÇÃO DO ENUNCIADO DE SÚMULA N. 58 DESTE TJ/RJ. 1- A medida liminar em mandado de segurança individual pode ser concedida inaudita altera pars, nos termos do art. 7º, III, da Lei n. 12.016/09, quando presentes os requisitos do fumus boni iuris e do periculum in mora, ficando adiado o contraditório em virtude do perigo de lesão irreparável ou de difícil reparação. 2- As impetrantes são titulares de aplicativo que é comercializado a vasto público alvo de consumidores, com o objetivo de facilitar e assegurar a interação entre motoristas e clientes. Dessa forma, a ameaça de conduta da Municipalidade, que colba a utilização do aplicativo por meio da alegada 'perseguição e punição' de motoristas que dele fazem uso, acaba por atingir direito líquido e certo das próprias impetrantes, eis que impede a livre utilização de seu produto econômico. Portanto, não estão as agravadas pleiteando direito alheio, mas atuando contra o que reputam ser ameaça de lesão a direito líquido e certo próprio. 3- A constitucionalidade da Lei Municipal n. 159/2015 ainda não foi objeto de apreciação por decisão com eficácia erga omnes nesta E. Corte, sendo, portanto, admissível, que se questione se, em concreto, o referido diploma legal deve manter a presunção de constitucionalidade de que goza somente em abstrato. Na mesma linha, é questionável a frágil construção conceitual da recorrente, com o objetivo de inferir da legislação federal uma autorização para que a Municipalidade possa perseguir e punir todo aquele que pratica atividade de transporte individual sem ser taxista. 4- Em nenhum momento está em discussão aqui a competência e legitimidade da Municipalidade de regular e fiscalizar a atividade de transporte, zelando pela sua qualidade e segurança. O ponto controverso cinge-se a avaliar se exercer essa prerrogativa abrange a possibilidade de proibir todo um setor dessa atividade econômica, isto é, se é compatível com os postulados normativos da razoabilidade e da proporcionalidade, que o Município possa, em lugar de fiscalizar a presença dos requisitos para realizar o transporte, impedir que os particulares celebrem contratos de

transporte individual, com pessoas que não sejam taxistas, com autorização do Poder Público. 5- A complexidade da questão impõe a adequada instrução probatória, mas em sede de juízo de cognição sumária, não parece admissível autorizar que o Poder Público possa, no curso desse feito, ser autorizado a perseguir e punir titulares e usuários de um aplicativo que até então vinha sendo utilizado livremente. Nesse sentido, considerando que a decisão atacada não é teratológica, contrária à Lei ou à evidente prova dos autos, deve ser mantida em sua integralidade, conforme o verbete sumular nº 58 desta Corte. AGRADO DE INSTRUMENTO A QUE SE NEGA PROVIMENTO. (0061837-32.2015.8.19.0000 - DES.RELATORA: MARCIA FERREIRA ALVARENGA - Julgamento: 10/12/2015 - Décima Sétima Câmara Cível) Nessa perspectiva há plausibilidade no direito líquido e certo invocado na inicial. O periculum in mora, por sua vez, decorre da possibilidade de aplicação de multa e apreensão dos veículos a serem utilizados no exercício de atividade de transporte privado. Por tais fundamentos DEFIRO A MEDIDA LIMINAR na forma requerida na inicial. Intime-se. Aguarde-se o decurso do prazo para apresentação das informações da autoridade coatora. Após, ao Estado do Rio de Janeiro para impugnar. Em seguida, ao Ministério Público.

Imprimir Fechar