



# TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

## 5ª CÂMARA DE DIREITO PÚBLICO

COMARCA DE ORIGEM: *CAPITAL*

AGRAVANTE(S): *UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA E OUTRO*

AGRAVADO(S): *DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES PÚBLICOS DE SÃO PAULO - DTP E OUTRO*

Vistos.

1- Objetivo deste recurso: concessão de liminar para o fim de que as autoridades impetradas e seus agentes se abstenham de praticar quaisquer atos ou medidas restritivas que impossibilitem o livre exercício da atividade dos motoristas e usuários do aplicativo Uber (locação de transporte de passageiros em veículos privados).

As razões recursais trazem as seguintes teses, em síntese: a) o que está em jogo é o livre exercício constitucional da atividade econômica; b) não se discute, nem sequer se questiona, a competência municipal para regulamentar e fiscalizar a atividade de transporte; c) inviabilização do exercício duma atividade econômica legítima, sob as vestes do exercício do poder de polícia, em afronta à Constituição Federal.

2- O pressuposto para concessão de liminar suspensiva no atual regramento do recurso de agravo reside, n'última análise, na aferição da urgência e do risco, à parte agravante, de lesão grave e difícil reparação. Também não se pode olvidar o pressuposto da verossimilhança. Esta a exegese dos artigos 522, *caput*, 527, inciso III, e 558, *caput*, do Código de Processo Civil.

No caso *sub judice*, anoto alguma verossimilhança entre os fundamentos da petição recursal e o risco de lesão grave e irreparável.

a) É notória a polêmica instalada nos últimos meses, não só nas principais capitais brasileiras como noutros países, sobre a novidade e consequências do advento do aplicativo Uber. Serviço que surge como alternativa à atividade taxista, porém no limbo da regulamentação usual



# TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

## 5ª CÂMARA DE DIREITO PÚBLICO

das prefeituras. Novidade que como outras aturde, não havia planos em lugar algum; metrópoles estrangeiras também tatearam nesse moderno “conflito de classes”.

Há inequivocamente, de parte dos antagonistas, motoristas de táxis “tradicionais”, pretensões monopolistas, temor à concorrência, o repúdio ao convívio com esse novo serviço, movimentos paredistas em vias públicas (em prejuízo da normalidade urbana). E no extremo, violências físicas. Notícia publicada no jornal “Folha de S. Paulo”, edição da sexta-feira, 29/01/2016 (Caderno Cotidiano), ilustrada com vídeo dum tal Antonio Matias, presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Taxi de São Paulo, que traz incitação inequívoca à quebradeira dos seus associados contra os motoristas e veículos cadastrados no Uber: *Acabou a moleza, prefeito Haddad. Chega de palhaçada nessa cidade. Agora é cacete [...] vai ter morte* (sic).

[A arma mudou de mãos. Os criminosos são outros].

O que de fato ocorre é apenas reflexo da inserção dos meios eletrônicos na vida cotidiana, o que não raro aturde, abala convicções antigas e atíça o ímpeto regulatório. Telefones celulares, para focarmos o exemplo mais óbvio, ultrapassaram a noção elementar da mera comunicação, prestam-nos inestimáveis confortos instantâneos, possibilitam chamadas de longa distância a custo baixíssimo (governos e empresas telefônicas já sentem o prejuízo na boca do caixa). São, como o Uber, derivações múltiplas do *ecommerce* que, no caso dos autos, esbarra nos preceitos constitucionais sobre a liberdade econômica.

b) Ressalto como premissa, que a fiscalização das Prefeituras sobre a frota circulante e os transportes públicos em particular, neles incluído o serviço (autorizado ou dito clandestino) de táxis, é necessária e está constitucionalmente legitimada em proveito da segurança comum,

**Processo nº 2014831-63.2016.8.26.0000**



# TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

## 5ª CÂMARA DE DIREITO PÚBLICO

cidadãos e usuários desses veículos; deve existir e está autorizada, seria um contrassenso coibi-la. Mas **essa vigilância deve restringir-se à análise das condições de conservação e de segurança do veículo, sua regularidade documental, aplicação das leis de trânsito, coibição de embriaguez ao volante etc. A Administração não pode apreender veículos**, como diariamente noticiado, apenas por que tais motoristas não são considerados “oficialmente” taxistas num campo, ao que parece, ainda não convenientemente regulamentado da atividade econômica eletrônica.

Agir de modo contrário impediria, num exame perfunctório, o exercício da liberdade constitucional de empreendedorismo privado. Debate desafiante a ser melhor estruturado no julgamento do mérito da demanda.

Assunto já enfrentado pela Eg. 17ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, nos autos do Agravo de Instrumento nº 0061837-32.2015.8.19.000, sob relatoria da doutra Desembargadora Marcia Ferreira Alvarenga: *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* (fls 1155/1161).

E nesta Corte Paulista, extraído dos autos do Agravo de Instrumento nº 2177604-89.2015.8.26.0000, ponderou o douto Desembargador Sérgio Coimbra Schmidt, 7ª Câmara de Direito Público: *o*  
**Processo nº 2014831-63.2016.8.26.0000**



# TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

## 5ª CÂMARA DE DIREITO PÚBLICO

*tema não se circunscreve à simplicidade que aparenta ter, e para que se de conta disso basta ter em mente que a Ministra Nancy Andrighi, cujo saber jurídico é notório, observou em palestra ministrada dia 24, no II congresso Brasileiro de Internet, lembrou haver distinção entre o transporte público individual (art. 4º, VIII, da LE nº 12.587/12), típico da atividade exercida por taxistas, e o transporte motorizado privado (art. 4º, VII, da Lei nº 12.587/12) (fls 512/515).*

c) Certo que se trata de conhecimento sumário, consequência de alegações unilaterais da parte agravante. Mas o suficiente para o embasamento da liminar que ora concedo – nos estritos termos do objeto deste recurso – ressaltando a possibilidade de sua reconsideração em qualquer momento.

3- Comunique-se o digno Juízo de origem, dispensando-o da remessa de informações.

4- Prossiga-se nos termos do artigo 527, inciso V, do Código de Processo Civil.

5- Remetam-se os autos à douta Procuradoria Geral de Justiça.

6- Ficam as partes e respectivos procuradores cientificados que este recurso poderá ser submetido a julgamento virtual nos termos do artigo 154 e parágrafos, do Código de Processo Civil, e Resolução TJSP nº 549/2011. Eventual oposição deverá ser formalizada pela parte agravante, mediante petição no prazo de 10 (dez) dias contados desta publicação, ou com a contraminuta da parte agravada. O silêncio será interpretado como anuência ao julgamento virtual.

Int.

São Paulo, 02 de fevereiro de 2016.

FERMINO MAGNANI FILHO

Desembargador Relator

Processo nº 2014831-63.2016.8.26.0000