

Fls.

Processo: 0406585-73.2015.8.19.0001

Processo Eletrônico

Classe/Assunto: Mandado de Segurança - CPC - Transporte Terrestre / Concessão / Permissão / Autorização / Serviços

Impetrante: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

Impetrado: SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO

Impetrante: UBER INTERNATIONAL B.V.

Impetrado: PRESIDENTE DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - DETRO-RJ

Nesta data, faço os autos conclusos ao MM. Dr. Juiz
Mônica Ribeiro Teixeira

Em 08/10/2015

Decisão

A hipótese dos autos versa sobre medida liminar em Mandado de Segurança preventivo impetrado por UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. e UBER INTERNATIONAL B.V. em face do receio em sofrer ato coator a ser praticado pelo PRESIDENTE DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO/DETRO-RJ e SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO.

Alegam serem os detentores da plataforma tecnológica, utilizada em smartphones, que conecta prestadores e consumidores de serviços de transporte privado, atividade empresarial sem óbice no ordenamento pátrio. Narram que foram editados o Decreto MRJ nº 40.518/15 e Lei Complementar MRJ nº 159/2015 que são utilizados pelos impetrados como base para coibir a atividade empresarial das impetrantes e a atividade econômica dos motoristas que utilizam a citada plataforma tecnológica. Aduzem, ainda, que os motoristas "parceiros" para fazerem uso da plataforma tecnológica devem cumprir vários requisitos: 1) Carteira Nacional de Habilitação com autorização para exercício de atividade remunerada; 2) Certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal e atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria de Segurança Pública; 3) Seguro com cobertura de acidentes pessoais de passageiros (APP); 4) Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores De Vias Terrestres - DPVAT; 5) Para a categoria "Uber Black", veículo do tipo sedan, de categoria similar ao Toyota Corolla, VW Jetta e Ford Fusion, fabricado a partir de 2010, com bancos de couro e, de preferência, na cor preta; para a categoria "Uber X", veículo fabricado a partir de 2008, com ar condicionado. E, para manutenção do cadastramento recebem avaliações anônimas realizadas pelos usuários passageiros ao término de cada viagem, com atribuição de nota, sendo descredenciado se obtiver média inferior a 4,6. Salientam que agentes públicos dos impetrados tem reprimido os motoristas que atuam no transporte privado individual de passageiros pelo simples exercício de suas atividades profissionais no uso da plataforma tecnológica.

Requerem seja deferida medida liminar para "determinar que as autoridades coatoras apontadas,

assim como todos os órgãos, departamentos e agentes a elas subordinados, se abstenham de praticar quaisquer atos ou medidas repressivas que restrinjam ou impossibilitem o livre exercício da atividade empresarial da Uber, incluindo aqueles (i) contra motoristas usuários do aplicativo Uber pelo simples exercício de sua atividade econômica de transporte individual privado; (ii) que obstem o funcionamento e a utilização do aplicativo Uber por motoristas profissionais; (iii) contra a Uber pelo simples exercício de sua atividade econômica de conexão de provedores e usuários de serviços de transporte individual privado, sob pena de multa diária a ser fixada".

É o breve Relatório. Decido.

A questão posta em cognição sumária aponta pela probabilidade da existência de direito líquido e certo dos impetrantes, de forma a autorizar o deferimento da medida liminar requerida.

A Constituição da República estabelece diversos princípios constitucionais que devem ser observados na interpretação de todas as normas jurídicas.

Um dos Princípios Fundamentais da República Federativa do Brasil é a livre iniciativa, prevista na parte final do art. inciso IV, do art. 1º, e que como salientado pelo Professor Daniel Sarmento:

"(...) mantém íntima correlação com a liberdade profissional garantida no art. 5º, inciso XIII, da constituição, figura junto com a valorização do trabalho humano, como fundamento da ordem econômica nacional, no art. 170, caput, da Lei Maior (...)"

(Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O "caso Uber". p. 06. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>).

A livre iniciativa é igual fundamento da ordem econômica, art. 170, caput, e se correlaciona com o princípio geral da atividade econômica da livre concorrência, disposto no inciso IV do supracitado artigo.

A proteção à livre iniciativa e, em consequência à livre concorrência, consagra no art. 173, caput, que ressalvados os casos previstos na Constituição, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei. Prevendo o parágrafo único do art. 170, ser assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Cristalino que a CRFB/88 ao dispor sobre a "Ordem Econômica e Financeira" resguardou o livre exercício de qualquer atividade econômica, protegendo-o como consequência da garantia da livre iniciativa.

Discorre o I. Ministro Luiz Fux no voto prolatado na ADI 4.679/DF:

"(...) De um lado, a garantia da livre iniciativa desponta como desdobramento da liberdade individual projetada nos domínios da economia, a erigir verdadeira proteção do indivíduo contra interferências externas que tolham sua autonomia empreendedora.

Cuida-se, aqui, de um típico direito negativo ou de defesa, oponível precipuamente ao Poder Público e às suas prerrogativas de autoridade. De outro lado, porém, a proteção da concorrência e a defesa do consumidor exigem uma postura intervencionista do Estado sobre os mercados, de modo a evitar que o poder econômico de um indivíduo possa asfixiar a liberdade dos outros, bem como a impedir que a iniquidade reine nas relações intersubjetivas. Trata-se, portanto, de um dever de atuação do Estado, a que corresponde um direito positivo ou prestacional do cidadão de ver-se tutelado contra o abuso de terceiros. (...)"

(Disponível: <<http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/ADI4679.pdf>>)

A atividade empresarial dos impetrantes, por meio de plataforma tecnológica, conecta prestadores e consumidores de serviços de transporte individual de passageiros, sendo importante ser questionada a existência de legítima justificativa para que o Estado, por meio de regulação, impeça tal atividade.

Como lançado pelo I. Juiz de Direito Bruno Vinícius da Rós Bodart, em decisão no processo nº 0346273-34.2015.8.19.0001 (fls. 370/382):

"(...) O primeiro fundamento de que se cogita para motivar a regulação seria a necessidade de reduzir a assimetria de informação entre consumidor e fornecedor. Em um mercado com muitos prestadores do serviço, é caro e ineficiente que cada usuário certifique-se da habilidade de todo motorista com que se defronta. Nesse cenário, a intervenção do Estado serviria para reduzir os custos de transação típicos do setor através, por exemplo, da fixação de padrões mínimos de segurança, higiene e conforto, além de critérios objetivos para a formação de preços. Garantir-se-ia, com isso, a qualidade do serviço prestado pelos fornecedores ao impedir a circulação de motoristas despreparados e carros precários, bem como ao reduzir os custos de barganha na definição de preços de cada corrida. (...) Aplicativos como o Uber permitem que os usuários controlem diretamente a qualidade dos serviços, por meio de avaliações ao final de cada corrida. O motorista que preste serviços cuja qualidade, higiene e conforto sejam pouco conceituadas entre os usuários é descredenciado. (...) Aliás, o mero fato de aplicativos como o Uber lograrem propiciar ao usuário um serviço de melhor qualidade por um preço praticamente idêntico demonstra como as tarifas fixadas pelo Poder Público não são estabelecidas no interesse do consumidor. Tem-se, desse modo, que os próprios indivíduos, sem ingerência estatal, conseguiram construir um sistema em que a assimetria de informação é eliminada, não se justificando a regulação por esse aspecto. 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. (...) 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. (...)."

Pelos argumentos colacionados verifica-se inexistir legítima justificativa para que o Estado, por meio de regulação, impeça o exercício da intermediação do contrato de transporte privado individual realizado pelos impetrantes entre os consumidores e os motoristas "parceiros".

Não se está a afirmar que não pode o Estado instituir regras para o exercício das atividades econômicas, mas sim que não pode o Estado, de forma geral, proibir atividade econômica lícita, aberta à iniciativa privada e à livre concorrência, sob pena de afrontar garantias constitucionais.

Em relação ao exercício da atividade econômica dos impetrantes, necessário destacar a Lei nº 12.468/11, regulamentadora da profissão de taxista, cujo art. 2º dispõe: "É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros". Restou expressamente estabelecido em lei que o taxista exerce o transporte público individual de passageiros. O art. 2º da Lei nº 12.468/11 somente pode ser interpretado à luz da

CRFB/88, e em consonância com as demais leis de nosso ordenamento jurídico. Os direitos e deveres relacionados aos taxistas, entre outros o credenciamento pelo Estado, o lastro oficial, a obtenção de passageiros em logradouros públicos, a utilização de faixas exclusivas, as desonerações tributárias, diferenciam o transporte por eles realizados daquele prestado pelos impetrantes e motoristas "parceiros".

Em confirmação à existência de tipos diversos de transporte individual de passageiros, estabelece a Lei nº 12.587/12, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e define esta em seu art. 4º como transporte urbano o "conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana". Prevê o inciso VIII, expressamente, o transporte público individual aberto ao público, privativo da profissão taxista. E prevê o inciso X, o transporte motorizado privado, meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares. A atividade econômica dos impetrantes se relaciona com transporte individual distinto dos taxistas, eis que privado, formado por um grupo determinado de pessoas, quais sejam, aquelas que instalaram em seus smartphones o aplicativo UBER, nele se cadastrando para utilização dos serviços dos motoristas "parceiros".

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 atuem 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 exerçam atividades econômicas no mesmo setor, salutar aos cidadãos e à mobilidade urbana.

Inconteste que a atividade econômica dos impetrantes é lícita, inconteste que a CRFB/88 consagra os princípios da livre iniciativa e livre concorrência, inconteste que tais princípios claramente definem a liberdade de iniciativa e livre concorrência não como uma liberdade anárquica, porém social, e que pode, conseqüentemente, ser limitada pelo Estado, mas não cerceada completamente como pretendem o Decreto MRJ nº 40.518/15 e a Lei Complementar MRJ nº 159/15.

Por tais razões, partilho do entendimento firmado pelo I. Juiz de Direito Bruno Vinícius da Rós Bodart no processo nº 0373699-21.2015.8.19.0001 (fls. 615/634):

"É também manifestamente inconstitucional o Decreto Municipal nº 40.518/2015 do Rio de Janeiro (...) O art. 1º do aludido ato normativo do Executivo fixa punições (multa e apreensão do veículo) para todos aqueles que "estiverem explorando a atividade de transporte de passageiros sem a prévia autorização, concessão ou permissão do Poder Público Municipal". Ao fazê-lo, cria odiosa restrição de mercado, já que sabidamente não há emissão de "autorização, concessão ou permissão" para qualquer indivíduo interessado em trabalhar no ramo. Evidente, por conseguinte, a ofensa aos princípios da livre iniciativa, da liberdade profissional e da livre concorrência (artigos 1º, IV, 5º, XIII, e 170, caput e IV, da Constituição).

O art. 91 da Lei Municipal nº 691/84, referido nas considerações iniciais do Decreto Municipal, é inaplicável à hipótese, visto que estabelece sanções apenas para a "exploração da atividade de transporte coletivo sem a prévia autorização, concessão ou permissão do Poder Público Municipal". O serviço prestado pelo impetrante não pode de forma alguma ser caracterizado como "transporte coletivo", pois não apresenta as características indicadas no art. 4º, VI e VII, da Lei Federal nº 12.587/2012, a saber: "pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público" ou "realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda".

(...) Lei Complementar nº 159/2015, que "Regulamenta o serviço público de transporte individual remunerado de passageiros em veículo automotor, a profissão de taxista e dá outras providências". Cuida-se de mais um diploma que ofende diretamente os direitos fundamentais à livre iniciativa, à liberdade profissional e à livre concorrência (artigos 1º, IV, 5º, XIII, e 170, caput e IV, da Constituição), constituindo exemplo lastimável de como os Poderes Executivo e Legislativo, curvando-se à pressão de grupos especialmente beneficiados pela injustificada restrição de mercado, podem agir contra os interesses do cidadão. Assim, pretendem a Câmara Municipal e o Prefeito sinalizar que nenhuma inovação é bem vinda se acompanhada da destruição de privilégios, retirando da sociedade a prerrogativa de trilhar, em livre mercado, o caminho do progresso. Felizmente, vivemos em um Estado de Direito, no qual os governantes podem muito, mas não podem tudo. Em especial, não podem violar as liberdades garantidas pela Constituição para permitir que alguns poucos privilegiados se beneficiem da falta de opção artificialmente imposta ao consumidor.

A Lei Complementar em apreço estabelece, em seu art. 6º, serem "prerrogativas exclusivas dos profissionais taxistas regularmente licenciados pela autoridade de transporte municipal" as seguintes atividades:

- I - a realização de contrato de transporte individual remunerado de passageiros com precificação baseada em custo, tempo parado e quilometragem, combinados ou não, apurados através de taxímetro físico, virtual online ou não, bem como por tabela taximétrica, esta última, exclusivamente nos pontos turísticos da cidade e sempre como opção do cliente;
- II - a realização de contrato instantâneo de prestação de serviço remunerado de transporte individual de passageiros, ainda que vinculado a um contrato principal que implique cadastramento prévio para contratação futura, cobrada por cada demanda;
- III - a oferta de serviços remunerados de transporte individual de passageiros ao público, indistinto ou não;
- IV - observadas as restrições de parada, o posicionamento de veículo em espaço público ou privado gerador de demanda para serviço de transporte individual remunerado de passageiro, reservado ou não para este fim, visando a aguardar a chamada ou angariar cliente; e
- V - anúncios do serviço de táxi no próprio veículo, bem como a utilização de elemento que permita a identificação por público indistinto.

Em complemento, o art. 20, § 1º, da referida Lei Complementar veda "o exercício de qualquer espécie de transporte individual remunerado de passageiros, com ou sem motorista, no âmbito do Município do Rio de Janeiro com elementos ou características próprias dos serviços de táxi, em especial a cobrança taximétrica, oferta a público indistinto, a oferta pública e contratação instantânea".

Não pode o legislador caracterizar como "serviço público" exclusivo qualquer atividade econômica que arbitrariamente pretenda eleger como tal, sob pena de tornar-se letra morta o art. 170, caput, da Constituição, segundo o qual a ordem econômica nacional é fundada na livre iniciativa. Em parecer elaborado recentemente sobre o tema, Daniel Sarmiento alerta, com feliz precisão, que há limites constitucionais intransponíveis à atividade do legislador em matéria de serviços públicos,

sendo de rigor a citação dos seguintes trechos, que eliminam quaisquer dúvidas porventura existentes a respeito da matéria:

"Há hipóteses em que a caracterização de determinada atividade como serviço público se afigura indiscutível, em razão de expressa determinação constitucional, já que a Constituição de 88 aludiu a uma série de serviços públicos (e.g., art. 20, incisos X, XI, XII). Cabe notar, neste particular, que a Carta de 88 não faz qualquer referência ao transporte individual de passageiros como serviço público (a Constituição menciona, isto sim, o transporte coletivo de interesse local - atribuído à titularidade municipal - art. 30, inciso V, CF).

(...)

Ora, se o legislador pudesse, ao seu alvitre, estabelecer o regime jurídico do serviço público para qualquer atividade que lhe aprouvesse, permitir-se-ia, por vias oblíquas, que ele suprimisse espaços relevantes da iniciativa privada e institísse monopólios públicos, ao arripio da Constituição. Imagine-se, por exemplo, uma lei que publicizasse a produção e comercialização de perfumes, de cerveja ou de automóveis, submetendo-as ao regime jurídico peculiar dos serviços públicos e alijando dessas atividades as empresas privadas. Haveria, no caso, manifesta inconstitucionalidade, por afronta aos princípios de regência da ordem econômica.

Esse ponto é reconhecido até mesmo pelos defensores da hegemonia do critério formal para a caracterização do serviço público, que apontam para o fato de que o legislador não pode se valer de qualquer alquimia legal para transmutar em serviço público aquilo que, à luz dos padrões culturais e jurídicos vigentes, é considerado atividade tipicamente econômica, sob pena de absoluto esvaziamento normativo da garantia constitucional da livre iniciativa.

(...)

Há dois critérios relevantes para a caracterização do serviço público: o regime jurídico e a natureza da atividade. Nenhum dos dois é compatível com o enquadramento da atividade de transporte individual de passageiros como serviço público."

(Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O "caso Uber". p. 17-19 e 28. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>).

Ainda sobre a impossibilidade de o Estado, invocando o poder de intervenção no domínio econômico, criar arbitrária restrição de mercado, a lição do Ministro Luís Roberto Barroso, além de didática, ajusta-se de forma invulgar à situação em tela:

"A Carta de 1988 manteve a referência já tradicional à livre iniciativa, no capítulo dedicado à ordem econômica, mas promoveu-a a princípio fundamental do Estado brasileiro, dando-lhe novo status constitucional. Além disso, disciplinou exaustivamente as formas de intervenção do Estado no domínio econômico, fixando os limites da ação legislativa na matéria - em qualquer caso excepcional -, na qual não se inclui a possibilidade de criar novos monopólios. Qualquer restrição ao princípio precisa estar fundada na própria Constituição."

(BARROSO, Luís Roberto. Regime constitucional do serviço postal. Legitimidade da atuação da iniciativa privada. In: Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 222, out./dez. 2000. p. 184)

Na hipótese, não há qualquer "inviabilidade técnica ou econômica" que justifique a exclusividade dos detentores de licenças de táxi na prestação do serviço, pelo que a Lei Complementar Municipal descumpra manifestamente o preceito previsto no art. 16 da Lei Federal nº 8.987/95, dispositivo que assegura a atuação concorrente da iniciativa privada mesmo nos casos de delegação de serviços públicos. Quanto ao transporte individual de passageiros, que sequer caracteriza serviço público, a exclusividade é ainda mais aviltante às liberdades asseguradas constitucionalmente.

Sob o prisma da competência legislativa, o art. 30, II, da Constituição da República permite ao

Município apenas "suplementar a legislação federal e a estadual no que couber", mas em nenhuma hipótese contrariar ou derogar o disposto em Lei Federal. No caso ora apreciado, a Lei Complementar Municipal não apenas ignora o dever de não exclusividade imposto pelo art. 16 da Lei Federal nº 8.987/95, como também suprime a categoria do transporte urbano individual de passageiros a título privado, expressamente reconhecida pelo art. 3º, § 2º, III, 'b', da Lei nº 12.587/2012. Ao fazê-lo, o legislador municipal invade competência que é privativa da União, prevista no art. 22, I e XI, da Carta Magna, para legislar sobre Direito Civil e transporte. Nesse sentido, colho as palavras da ilustre Ministra Fatima Nancy Andrichi em recente palestra sobre "A polêmica atual sobre a regulação de aplicativos de intermediação de contrato de transporte":

"Também quanto à questão da competência legislativa, lembro ainda que, a teor do que prevê o inciso I do art. 22 da Constituição, a União tem competência privativa para legislar sobre 'direito civil' e assim foi aprovada a Lei Federal nº 10.406/2002, isto é, o Código Civil, que prevê em seu art. 730 o 'contrato de transporte', pelo qual 'alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.' E é a própria lei federal, isto é o Código Civil, quem faz a distinção entre 'transporte privado individual' ou 'serviço privado de transporte', regulado pelo art. 730, e o 'transporte público coletivo', ou 'transporte coletivo', que vem previsto no art. 731, como aquele 'exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão', que será regido primariamente 'pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos' e apenas subsidiariamente pelo Código Civil.

(...)

Da conjugação harmônica entre a Constituição, o Código Civil, o Marco Civil da Internet e a Lei Federal nº 12.529/2011, não compete aos Municípios, aos Estados e ao Distrito Federal legislar sobre aplicativos de Internet de intermediação de 'transporte privado individual', como o é o prestado pelos motoristas-proprietários de veículos a consumidores que usam tais aplicativos para firmarem entre si esse tipo de contrato de transporte; razão pela qual todas as leis municipais, estaduais ou distritais que venham a proibir o uso de aplicativos de intermediação para que consumidores e motoristas-proprietários de veículos firmem entre si contratos de 'transporte privado individual', além de incompatíveis com os arts. 730 e 731 da Lei Federal n.º 10.406/2002, com o Marco Civil da Internet e com a Lei Federal n.º 12.529/2011, ainda padecem de grave vício de inconstitucionalidade, por incompatibilidade com o art. 1.º, inciso IV; art. 22, incisos I e XI, e parágrafo único; art. 30, inciso V; art. 32m § 1.º, art. 170, incisos IV e V, parágrafo único e art. 173, todos da Constituição Federal."

(Palestra proferida no II Congresso Brasileiro de Internet, promovido pela Abranet - Associação Brasileira de Internet. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/9/art20150925-01.pdf>>. Sem grifos no original)

Confirmando sua vocação para verdadeiro catálogo de absurdos, a Lei Complementar Municipal nº 159/2015 também fixa multas para aqueles que se atrevam a oferecer qualquer tipo de competição no setor, desafiando o domínio que os detentores de licença exercem sobre os consumidores com o beneplácito do Poder Público. No ímpeto voraz de defender o quinhão de lucro certo de uma parcela de privilegiados, o legislador investiu até mesmo contra a salutar prática das caronas, deixando claro que não tem qualquer preocupação com a mobilidade urbana ou os interesses do cidadão.(...)"

Forçoso, portanto, reconhecer razão às alegações dos impetrantes acerca da ausência de competência do DETRO-RJ em aplicar aos motoristas "parceiros" o art. 13 da Lei nº 4.291/04, documentos às fls. 55/75. A uma em razão do citado artigo se aplicar aos serviços de transporte coletivo, a duas em razão de a Lei ERJ nº 1.221/87 limitar no inciso I do art. 2º a competência da Autarquia para "Conceder, permitir, autorizar, planejar, coordenar e administrar os serviços intermunicipais de transportes de passageiros por ônibus em seus diferentes regimes, e planejar e coordenar os serviços intermunicipais de carga". (Grifei). Como já fundamentado, o serviço prestado pelos impetrantes se relaciona ao transporte privado individual de passageiros e não

transporte coletivo.

No mesmo sentido a ameaça de ato coator a ser praticado pelo Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro e seus agentes com base no Decreto MRJ nº 40.518/15 e na Lei Complementar MRJ nº 159/15 em face dos impetrantes.

Em atenção à abrangência da medida liminar requerida envolver não apenas os impetrantes, mas também todos os motoristas "parceiros" da UBER, dispõe o § 3º do art. 1º da Lei nº 12.016/09 sobre a possibilidade de qualquer das pessoas, cujo direito está sendo ameaçado ou violado, requerer o mandado de segurança. A hipótese admite que um direito que pertença indistintamente a diversos titulares seja pleiteado em Juízo por apenas um deles, exatamente o que ocorre nesta demanda.

Leciona o I. Ministro Luiz Fux:

"(...)Outrossim, a Lei n. 12.016, no § 3º do seu art. 1º, reitera a previsão, antes contida no art. 1º, § 2º, da Lei n. 1533/1951, de legitimidade concorrente na hipótese de comunhão de direitos. Assim, quando o direito ameaçado ou violado couber a várias pessoas, qualquer delas poderá requerer o Mandado de Segurança; com o que, consagra-se a legitimidade de qualquer dos cotitulares de um direito para propor isoladamente o writ, não obstante a unitariedade da decisão.

Erguem-se vozes no sentido de que, neste caso, haveria, em verdade, hipótese de substituição processual, sendo o colegitimado impetrante substituto processual dos demais, com a extensão dos efeitos da coisa julgada aos legitimados, substituídos. O § 3º do art. 1º da Lei n. 12.016 em essência limita-se a afirmar que cada um dos cotitulares poderá, isoladamente, impetrar Mandado de Segurança para defender direito comum; não obstante, em nenhuma passagem preveja que a sua atuação vinculará aos demais, o que nos leva a concluir que não se trata de substituição processual tout court mas, antes, legitimidade concorrente dos cotitulares. O que ocorre é que a concessão da ordem, retira o interesse processual na impetração pelos demais (...)."

(Fux, Luiz. Mandado de Segurança. 1. ed. Rio de Janeiro. Forense. 2010. p. 23).

A atividade econômica exercida pelos impetrantes se completa com a prestação do serviço de transporte individual privado pelos motoristas "parceiros", que, igualmente, necessitam da plataforma tecnológica dos impetrantes para serem acionados pelos consumidores. É uma relação mútua, entrelaçada, logo, impossível seja a atividade econômica cindida e em decorrência os efeitos da medida liminar. A legitimação é concorrente, pois tanto os impetrantes quanto os motoristas "parceiros" são titulares de direito próprio compartilhado.

Por todo o acima fundamentado, resta clara a existência do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora* autorizadores ao deferimento da medida liminar para DETERMINAR ao Presidente do Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro/DETRO-RJ e ao Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, além de todos que a eles estejam subordinados, que se abstenham de praticar quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem o exercício da atividade econômica dos impetrantes de conexão de provedores e usuários de serviços de transporte individual privado e, em consequência, que obstem a utilização da plataforma tecnológica pelos motoristas "parceiros" na atividade de transporte individual privado remunerado, em especial por meio da imposição de multas, da apreensão de veículo ou da retenção da carteira de habilitação destes, sob pena de multa no importe de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por cada ato praticado em desacordo a esta decisão.

Notifiquem-se os impetrados, a fim de que, no prazo de 10 (dez) dias, prestem as informações.

Dê-se ciência do feito aos órgãos de representação judicial das pessoas jurídicas interessadas, para que querendo, ingressem no feito, na forma do art. 7º, inciso II, da Lei nº 12.016/2009.

Findo o prazo para a vinda das informações dê-se vista ao Ministério Público para manifestação no prazo legal.

Cumpra-se. P.I.

Rio de Janeiro, 08/10/2015.

Mônica Ribeiro Teixeira - Juiz em Exercício

Autos recebidos do MM. Dr. Juiz

Mônica Ribeiro Teixeira

Em ____/____/____

Código de Autenticação: **4Y5H.K3AB.76Y1.M6H7**
Este código pode ser verificado em: <http://www4.tjrj.jus.br/CertidaoCNPJ/validacao.do>