

Consulta de 1º Grau

Número do Processo:
1.16.0018209-4



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA
DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Órgão Julgador:
2ª Vara Cível da Comarca
de Novo Hamburgo

Julgador:

Adriano Parolo

Despacho:

Vistos. Defiro a AJG. Trata-se de mandado de segurança impetrado por Roger Russel da Rosa em face do Município de Novo Hamburgo, Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana e Diretor da Guarda Municipal de Novo Hamburgo. Narra o impetrante ter tomado conhecimento de que a guarda municipal irá abordar e fiscalizar os motoristas do UBER, com aplicação de severas multas e apreensão do veículo. Postula, assim, inclusive em sede de liminar, que as autoridades coatoras se abstenham de praticar quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem que o impetrante exerça a atividade de transporte remunerado individual de passageiros.

Relatei brevemente.

DECIDO.

A concessão de liminar em mandado de segurança pressupõe, além do evidente risco de dano, demonstração acerca da relevância da fundamentação (art. 7º, III da Lei nº12.016/2009), a qual, conforme já assentado pela jurisprudência, deve vir consubstanciada em prova pré-constituída de lesão a direito líquido e certo do impetrante. É de conhecimento público as acirradas discussões envolvendo a legalidade e a constitucionalidade da atividade prestada pelos motoristas através da plataforma da Uber.

Há pareceres e decisões para ambos os lados, inclusive em razão da existência, em alguns Municípios, de legislação específica sobre o tema. Deixando de lado questões pertinentes à qualidade ou ao preço atrativo do serviço, juridicamente, a meu ver, é preciso primeiramente definir se estamos

diante de um transporte individual público ou privado para que, na sequência, seja possível analisar a existência de óbice legal à prática do serviço.

Embora acessível, em tese, a qualquer interessado, o serviço de transporte em discussão está disponível apenas aos usuários que tenham previamente instalado o aplicativo “UBER” em seus aparelhos e realizado o cadastro na plataforma, inclusive com a inserção de dados do seu cartão de crédito (forma exclusiva de pagamento). O serviço é prestado com veículo particular, não existindo qualquer identificação externa. Isso faz com que, diferentemente do que ocorre com o táxi, o veículo do “UBER” não possa ser identificado na rua e solicitado mediante simples “aceno”. Por fim, o motorista pode recusar a “corrida” de acordo com a sua conveniência, o que não ocorre, por outro lado, com os taxistas.

Em análise preliminar, portanto, ainda que o transporte seja reconhecidamente serviço de utilidade pública, as especificidades do “UBER” assemelham-se ao que se pode denominar de transporte individual particular (diferente do transporte público individual “tradicional” e já regulamentado “o táxi”).

Assentado isso, cumpre sublinhar que a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, nada refere sobre o serviço de transporte individual privado. Em não havendo regulamentação (proibição ou permissão), a meu ver, não pode o ente público municipal limitar a prestação do serviço (inclusive com retenção da CNH e apreensão do veículo) enquadrando-o como “irregular”, porque não prestado por taxistas (profissão já regulamentada).

É oportuno lembrar que, nos termos do parágrafo único, do art. 170, da CF, “É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei”. Tratando-se, portanto, de norma de eficácia contida, o direito nela contido é imediatamente exercitável (eficácia direta e imediata), podendo, no entanto, legislação ordinária futura impor limites e condições ao exercício de tal direito.

Como consequência, inexistindo norma em vigor que proíba o serviço denominado “UBER”, não há, em primeira análise, como concluir que se trata de exercício ilícito de atividade econômica. Cumpre ressaltar que o Município de Novo Hamburgo, até o momento, não disciplinou a matéria, nem para proibir o serviço, tampouco para regulamentá-lo, limitando-se o ente municipal a divulgar que o serviço, não regulamentado, é clandestino (fl. 35). A prestação do serviço, contudo, é realidade no Município, assim como é

na capital do Estado e em outras cidades do país. Assim, o que não se pode é simplesmente limitar a prestação do serviço, sob o argumento de que inexistente regulamentação municipal, privando a cidade da fruição de serviço que, aparentemente, é lícito (por ausência de norma proibitiva) e nenhum prejuízo, a princípio, acarreta aos usuários.

Pelas razões expostas, tenho, ainda que em sede de cognição sumária, ser possível o deferimento da liminar, a fim de garantir a prestação do serviço pelo impetrante, sem que haja autuação (inclusive retenção da CNH e apreensão do veículo), decorrente, exclusivamente, do exercício de transporte individual privado de passageiros.

Por oportuno ressaltar que não se está afastando a competência/legitimidade do município para disciplinar a matéria, nem impedindo que haja regulamentação do serviço ¿UBER¿ pelos entes federativos competentes (ou proibição). O que se está garantindo é apenas o livre exercício da atividade econômica (direito com *status* constitucional), enquanto não exista norma que expresse que o impeça.

Ante o exposto, DEFIRO o pedido liminar, a fim de garantir a prestação do serviço pelo impetrante, sem que haja autuação (nem retenção da CNH ou apreensão do veículo) por parte dos órgãos públicos, em decorrência, exclusivamente, do simples exercício de transporte individual privado de passageiros.

Notifique-se a autoridade coatora para que preste informações, no prazo legal.

Dê-se ciência ao Município de Novo Hamburgo, nos termos do art. 7º, II, da Lei nº 12.016/2009.

Prestadas as informações ou decorrido o prazo, ao Ministério Público.

D.L.