



CÂMARA MUNICIPAL DE CONCEIÇÃO DE MACABU - RJ
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

COMPROVANTE DE PROTOCOLO

 29	Autenticação: 12017/04/1229
Número / Ano	29 / 2017
Data / Horário	12/04/2017 - 12:57:27
Ementa	DISPÕE SOBRE A PROIBIÇÃO DO USO DE CARROS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS PARA O TRANSPORTE DE PESSOAS NO MUNICÍPIO DE CONCEIÇÃO DE MACABU, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
Autor	Carlos Augusto de Paula Barbosa
Natureza	Matéria Legislativa
Tipo Matéria	PLO Projeto de Lei Ordinária 0011/2017
Número Páginas	3
Comprovante emitido por:	saploper

C.M.C.M
Pág.: 03
Rubrica: 

PROPOSIÇÃO REJEITADA
 91 02 VOTOS
 REGISTRADA A ABSTENÇÃO
 DO AUTOR.



LIDO
06/02/17
[Handwritten signature]

C.M.C.M
Pág.: 02
Rubrica: *[Handwritten signature]*

Projeto de Lei nº 01/2017.

*PROPOSTA REJEITADA
PI 07 VOTOS
REGISTRADA A ABSTENÇÃO
DO AUTOR DA MATÉRIA*

Ementa: Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado de pessoas no município de Conceição de Macabu e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CONCEIÇÃO DE MACABU, por seus representantes legais DECRETA, e o Chefe do Poder Executivo SANCIONA a seguinte

L E I:

Art. 1º - Fica proibido no âmbito do Município de Conceição de Macabu – RJ. o transporte remunerado de passageiros em carros particulares através de cadastros em aplicativos ou site, a título de transporte coletivo e/ou individual.

É permitido o transporte em carro em que não tenha o aplicativo

Art. 2º - Caso exista veículos cadastrados junto aos aplicativos para transportes de passageiros, os mesmos serão fiscalizados pelo Poder Executivo através de seus órgãos competentes para coibirem a prática deste tipo de transporte remunerado.

É o mesmo caso em que consta caso não cadastrado.

Art. 3º - Para efeitos desta Lei ficam também proibidas as contratações e cadastros de estabelecimentos comerciais cujos serviços incluam este tipo de transporte remunerado e cadastrado em aplicativos ou site, onde deverá ser aplicado ao responsável o pagamento de multa prevista na Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor.

Art. 4º - Os serviços de transporte de passageiros serão mantidos através dos veículos legalizados pelo Município de Conceição de Macabu, cuja atividade privativa é restrita ao profissional taxista, profissão regulamentada através da Lei Estadual nº 6.504 de 16 de agosto de 2013.

Art. 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Conceição de Macabu, 06 de fevereiro de 2017.

[Handwritten signature]
Carlos Augusto Paula Barbosa
Vereador

[Handwritten initials]



Estado do Rio de Janeiro

Câmara Municipal de Conceição de Macabu

JUSTIFICATIVA

C.M.C.M	
Pág.:	03
Rubrica:	

O avanço da tecnologia trouxe além de muitos benefícios, muitas possibilidades para aplicação de golpes e facilidades para crimes. Diversos aplicativos e sites oferecem o serviço de transporte em carros particulares com o prévio cadastro de pessoas físicas. Há de se considerar que o serviço de transporte individual é exclusivo aos taxistas e este tipo de prática, facilita a disseminação de táxis piratas em nossa cidade. Desta forma, com a intenção de proteger a profissão dos taxistas e visando a proteção da população macabuense apresento esta Lei para a devida apreciação e aprovação de meus pares, com os fundamentos abaixo transcritos.

Muito se fala sobre a proibição do aplicativo Uber em diversos países, inclusive no Brasil, e o assunto tem ganhado relevância em virtude da recente votação a favor de sua proibição em 1ª votação da Câmara de Vereadores de SÃO Paulo e já transformada em Lei no âmbito do Município do Rio de Janeiro.

A princípio, de acordo com a leitura das notícias envolvendo a polêmica do aplicativo, não há coerência nos argumentos expostos pela empresa UBER para defender o seu serviço. Em cada jurisdição e em cada momento, os argumentos mudam, o que gera fragilidade nos argumentos daquela empresa.

Em primeiro momento, a defesa da empresa se deu nos sentido de que a mesma prestava um serviço de transporte colaborativo, uma tendência da economia possibilitada pelo avanço atual da tecnologia móvel.

Em um segundo momento, a defesa do serviço passou a se pautar na descaracterização de “transporte público” (uma vez que este tipo de transporte necessitaria de permissão do Poder Público) para assumir a faceta de um “transporte privado” – não mais um transporte colaborativo, como defendido outrora. A lógica se pautaria no fato de que, uma vez que o usuário do serviço necessita ter um cadastro no aplicativo, este serviço não seria mais público – passaria a ser privado.

Por fim, diante da fraqueza destes argumentos perante uma legislação que não permite este tipo de atividade sem a devida autorização/permissão do Poder Público, o apelo passou a ser o da “liberdade de escolha do usuário”. Pautado nisto, inclusive, o aplicativo tem motivado sua base de usuários a manifestar sua insatisfação com as ameaças de bloqueio do serviço sob a alegação de ilegalidade/irregularidade.

Do outro lado, a legislação brasileira, bem como a de outros países (na França e na Espanha, por exemplo, os serviços prestados pelo Uber foram questionados sob a ótica jurídica), demanda que o transporte público remunerado de passageiros seja realizado apenas por taxistas, conforme o art. 2º da Lei nº 4.287/2014 da ANTT indica que é considerado “serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente. Diante disso, não se pode negar que a oscilação da argumentação tecida pela empresa acaba por fragilizar qualquer hipótese de esquivar



Estado do Rio de Janeiro

Câmara Municipal de Conceição de Macabu

Projeto de Lei nº 01/2017.

C.M.C.M	
Pág.:	05
Rubrica:	

Ementa: Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado de pessoas no município de Conceição de Macabu e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CONCEIÇÃO DE MACABU, por seus representantes legais DECRETA, e o Chefe do Poder Executivo SANCIONA a seguinte

L E I:

Art. 1º - Fica proibido no âmbito do Município de Conceição de Macabu – RJ, o transporte remunerado de passageiros em carros particulares através de cadastros em aplicativos ou site, a título de transporte coletivo e/ou individual.

Art. 2º - Caso exista veículos cadastrados junto aos aplicativos para transportes de passageiros, os mesmos serão fiscalizados pelo Poder Executivo através de seus órgãos competentes para coibirem a prática deste tipo de transporte remunerado.

Art. 3º - Para efeitos desta Lei ficam também proibidas as contratações e cadastros de estabelecimentos comerciais cujos serviços incluam este tipo de transporte remunerado e cadastrado em aplicativos ou site, onde deverá ser aplicado ao responsável o pagamento de multa prevista na Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor.

Art. 4º - Os serviços de transporte de passageiros serão mantidos através dos veículos legalizados pelo Município de Conceição de Macabu, cuja atividade privativa é restrita ao profissional taxista, profissão regulamentada através da Lei Estadual nº 6.504 de 16 de agosto de 2013.

Art. 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Conceição de Macabu, 06 de fevereiro de 2017.

Carlos Augusto Paula Barbosa
Vereador



JUSTIFICATIVA

C.M.C.M
Pág.: 06
Rubrica:

O avanço da tecnologia trouxe além de muitos benefícios, muitas possibilidades para aplicação de golpes e facilidades para crimes. Diversos aplicativos e sites oferecem o serviço de transporte em carros particulares com o prévio cadastro de pessoas físicas. Há de se considerar que o serviço de transporte individual é exclusivo aos taxistas e este tipo de prática, facilita a disseminação de táxis piratas em nossa cidade. Desta forma, com a intenção de proteger a profissão dos taxistas e visando a proteção da população macabuense apresento esta Lei para a devida apreciação e aprovação de meus pares, com os fundamentos abaixo transcritos.

Muito se fala sobre a proibição do aplicativo Uber em diversos países, inclusive no Brasil, e o assunto tem ganhado relevância em virtude da recente votação a favor de sua proibição em 1ª votação da Câmara de Vereadores de SÃO Paulo e já transformada em Lei no âmbito do Município do Rio de Janeiro.

A princípio, de acordo com a leitura das notícias envolvendo a polêmica do aplicativo, não há coerência nos argumentos expostos pela empresa UBER para defender o seu serviço. Em cada jurisdição e em cada momento, os argumentos mudam, o que gera fragilidade nos argumentos daquela empresa.

Em primeiro momento, a defesa da empresa se deu nos sentido de que a mesma prestava um serviço de transporte colaborativo, uma tendência da economia possibilitada pelo avanço atual da tecnologia móvel.

Em um segundo momento, a defesa do serviço passou a se pautar na descaracterização de “transporte público” (uma vez que este tipo de transporte necessitaria de permissão do Poder Público) para assumir a faceta de um “transporte privado” – não mais um transporte colaborativo, como defendido outrora. A lógica se pautaria no fato de que, uma vez que o usuário do serviço necessita ter um cadastro no aplicativo, este serviço não seria mais público – passaria a ser privado.

Por fim, diante da fraqueza destes argumentos perante uma legislação que não permite este tipo de atividade sem a devida autorização/permissão do Poder Público, o apelo passou a ser o da “liberdade de escolha do usuário”. Pautado nisto, inclusive, o aplicativo tem motivado sua base de usuários a manifestar sua insatisfação com as ameaças de bloqueio do serviço sob a alegação de ilegalidade/irregularidade.

Do outro lado, a legislação brasileira, bem como a de outros países (na França e na Espanha, por exemplo, os serviços prestados pelo Uber foram questionados sob a ótica jurídica), demanda que o transporte público individual remunerado de passageiros seja realizado apenas por taxistas, conforme o art. 2º da Lei nº 4.287/2014 da ANTT indica que é considerado “serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente. Diante disso, não se pode negar que a oscilação da argumentação tecida pela empresa acaba por fragilizar qualquer hipótese de esqui



Estado do Rio de Janeiro

Câmara Municipal de Conceição de Macabu

C.M.C.M
Pág.: <u>07</u>
Rubrica: <u>[assinatura]</u>

da aplicação da legislação em vigor. Fato é que, de um ponto de vista estritamente legal não restam dúvidas de que hoje esta legislação não está sendo cumprida pela empresa.

Ora, estamos diante de um caso de isonomia de tratamento, princípio de nossa Constituição. Não pode uma empresa operar um serviço que essencialmente assemelha-se ao serviço de táxis sem incorrer nos mesmos ônus que o táxi suporta, apenas por oferecer um suposto serviço diferenciado. Atualmente, um taxista sofre fiscalização em seu veículo, é obrigado a pagar para obter um alvará, submete documentos ao Poder Público, possui um controle de cobrança de tarifas, dentre outros ônus que impõe um custo alto à atividade do taxista. O motorista do UBER não arca com esses ônus, o que tem gerado o embate entre as categorias.

Assim, entendo que não se justifica presentemente e no futuro, qualquer tipo de autorização de funcionamento dos serviço do UBER em nosso município.



Estado do Rio de Janeiro

Câmara Municipal de Conceição de Macabu

C.M.C.M	
Pág.:	08
Rubrica:	

Projeto de Lei nº 01/2017.

Ementa: Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado de pessoas no município de Conceição de Macabu e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CONCEIÇÃO DE MACABU, por seus representantes legais DECRETA, e o Chefe do Poder Executivo SANCIONA a seguinte

L E I:

Art. 1º - Fica proibido no âmbito do Município de Conceição de Macabu – RJ, o transporte remunerado de passageiros em carros particulares através de cadastros em aplicativos ou site, a título de transporte coletivo e/ou individual.

Art. 2º - Caso exista veículos cadastrados junto aos aplicativos para transportes de passageiros, os mesmos serão fiscalizados pelo Poder Executivo através de seus órgãos competentes para coibirem a prática deste tipo de transporte remunerado.

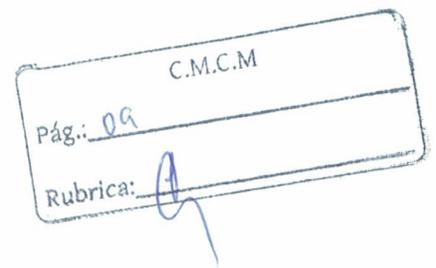
Art. 3º - Para efeitos desta Lei ficam também proibidas as contratações e cadastros de estabelecimentos comerciais cujos serviços incluam este tipo de transporte remunerado e cadastrado em aplicativos ou site, onde deverá ser aplicado ao responsável o pagamento de multa prevista na Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor.

Art. 4º - Os serviços de transporte de passageiros serão mantidos através dos veículos legalizados pelo Município de Conceição de Macabu, cuja atividade privativa é restrita ao profissional taxista, profissão regulamentada através da Lei Estadual nº 6.504 de 16 de agosto de 2013.

Art. 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Conceição de Macabu, 06 de fevereiro de 2017.

Carlos Augusto Paula Barbosa
Vereador



JUSTIFICATIVA

O avanço da tecnologia trouxe além de muitos benefícios, muitas possibilidades para aplicação de golpes e facilidades para crimes. Diversos aplicativos e sites oferecem o serviço de transporte em carros particulares com o prévio cadastro de pessoas físicas. Há de se considerar que o serviço de transporte individual é exclusivo aos taxistas e este tipo de prática, facilita a disseminação de táxis piratas em nossa cidade. Desta forma, com a intenção de proteger a profissão dos taxistas e visando a proteção da população macabuense apresento esta Lei para a devida apreciação e aprovação de meus pares, com os fundamentos abaixo transcritos.

Muito se fala sobre a proibição do aplicativo Uber em diversos países, inclusive no Brasil, e o assunto tem ganhado relevância em virtude da recente votação a favor de sua proibição em 1ª votação da Câmara de Vereadores de SÃO Paulo e já transformada em Lei no âmbito do Município do Rio de Janeiro.

A princípio, de acordo com a leitura das notícias envolvendo a polêmica do aplicativo, não há coerência nos argumentos expostos pela empresa UBER para defender o seu serviço. Em cada jurisdição e em cada momento, os argumentos mudam, o que gera fragilidade nos argumentos daquela empresa.

Em primeiro momento, a defesa da empresa se deu nos sentido de que a mesma prestava um serviço de transporte colaborativo, uma tendência da economia possibilitada pelo avanço atual da tecnologia móvel.

Em um segundo momento, a defesa do serviço passou a se pautar na descaracterização de “transporte público” (uma vez que este tipo de transporte necessitaria de permissão do Poder Público) para assumir a faceta de um “transporte privado” – não mais um transporte colaborativo, como defendido outrora. A lógica se pautaria no fato de que, uma vez que o usuário do serviço necessita ter um cadastro no aplicativo, este serviço não seria mais público – passaria a ser privado.

Por fim, diante da fraqueza destes argumentos perante uma legislação que não permite este tipo de atividade sem a devida autorização/permissão do Poder Público, o apelo passou a ser o da “liberdade de escolha do usuário”. Pautado nisto, inclusive, o aplicativo tem motivado sua base de usuários a manifestar sua insatisfação com as ameaças de bloqueio do serviço sob a alegação de ilegalidade/irregularidade.

Do outro lado, a legislação brasileira, bem como a de outros países (na França e na Espanha, por exemplo, os serviços prestados pelo Uber foram questionados sob a ótica jurídica), demanda que o transporte público remunerado de passageiros seja realizado apenas por taxistas, conforme o art. 2º da Lei nº 4.287/2014 da ANTT indica que é considerado “serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente. Diante disso, não se pode negar que a oscilação da argumentação tecida pela empresa acaba por fragilizar qualquer hipótese de esquivar



Estado do Rio de Janeiro

Câmara Municipal de Conceição de Macabu

C.M.C.M
Pág.: 10
Rubrica: [assinatura]

da aplicação da legislação em vigor. Fato é que, de um ponto de vista estritamente legal não restam dúvidas de que hoje esta legislação não está sendo cumprida pela empresa.

Ora, estamos diante de um caso de isonomia de tratamento, princípio de nossa Constituição. Não pode uma empresa operar um serviço que essencialmente assemelha-se ao serviço de táxis sem incorrer nos mesmos ônus que o táxi suporta, apenas por oferecer um suposto serviço diferenciado. Atualmente, um taxista sofre fiscalização em seu veículo, é obrigado a pagar para obter um alvará, submete documentos ao Poder Público, possui um controle de cobrança de tarifas, dentre outros ônus que impõe um custo alto à atividade do taxista. O motorista do UBER não arca com esses ônus, o que tem gerado o embate entre as categorias.

Assim, entendo que não se justifica presentemente e no futuro, qualquer tipo de autorização de funcionamento dos serviços do UBER em nosso município.



REFERÊNCIA: Projeto de Lei n.º 29/2017 – Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativo para o transporte de pessoas no município de Conceição de Macabu, e dá outras providências.

DESPACHO

Requerer parecer da Procuradoria desta Casa Legislativa.

Conceição de Macabu – RJ, 28 de maio de 2017.

André Luiz de Sousa Fernandes
Relator

Pelo parecer : _____
Valmir Tavares Lessa
Presidente

Paulo Henrique S. de Azevedo
Membro



PROCESSO N.º: Projeto de Lei n.º 001/2017

REFERÊNCIA: Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte de pessoas no município de Conceição de Macabu, e dá outras providências.

PARECER JURÍDICO

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do edil Carlos Augusto de Paula Barbosa, cuja leitura foi realizada em 06/02/2017, que versa sob a proibição de uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte de pessoas no município de Conceição de Macabu, e dá outras providências. O presente Projeto de Lei foi encaminhado a esta Procuradoria pela Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final para parecer.

O Projeto de Lei conta com 11 páginas numeradas sequencialmente por esta Procuradoria.

Este é o breve relatório.

Inicialmente cumpre analisar o Projeto de Lei em dois aspectos: o de redação e jurídico.

No aspecto da redação o Projeto de Lei este se contradiz com a justificativa apresentada, no artigo 1.º, temos:

Art. 1.º "Fica proibido no âmbito do Município de Conceição de Macabu – RJ, o transporte remunerado de passageiros em carros particulares através de cadastros em aplicativos ou site, a título de transporte coletivo."

Desta forma, o Projeto de Lei a proíbe tão somente do transporte de carros particulares cadastrados em aplicativos e/ou sites, sendo permitido o transporte em carros particulares sem tal cadastro, se contradizendo com a seguinte justificativa constante do Projeto de Lei:

"... Há de se considerar que o serviço de transporte individual é exclusivo aos taxistas e este tipo de prática, facilita a disseminação de táxis piratas em nossa cidade..."

Devendo a Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final apresentar nova redação ao referido artigo, estendendo a proibição do uso de carro particular no transporte de passageiros em qualquer modalidade, cadastrados ou não em aplicativos e sites.

Outro ponto que deve ser observado, também é em relação à fiscalização da atividade que se quer proibir, segundo o Artigo 2.º do Projeto de Lei a fiscalização de tal prática será realizado pelo Poder Executivo, nos seguintes termos:



Art.2º "Caso exista veículos cadastrados junto aos aplicativos para transporte de passageiros, os mesmos serão fiscalizados pelo Poder Executivo através de seus órgãos competentes para coibirem a prática deste tipo de transporte renumerado."

Desta forma, por ser uma atividade economia, entendo que a fiscalização deverá ser feita pela Secretaria Municipal de Fazenda, em conjunto ou individual com outras Secretarias que detenha a competência do Poder de Policia Municipal para coibirem tal prática, uma vez que não consta na estrutura do Poder Executivo Municipal Secretaria de Transporte ou similar.

Quanto ao aspecto jurídico passo a tecer as seguintes considerações.

Em 2015, a UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA, impetrou o Mandado de Segurança, contra o Presidente do Departamento de Transporte Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro – DETRO/RJ e contra o Secretário Municipal de Transporte do Rio de Janeiro, sob o n.º 0406585-73.2015.8.19.0001, visando afastar aplicabilidade do Decreto Municipal n.º 40.518/2015, que dispõe "sobre as penalidades para o transporte remunerado irregular de passageiros no âmbito municipal", bem como Lei Complementar n.º 159/2015, que 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."

Deste Mandado de Segurança a Uber do Brasil Tecnologia LTDA, saiu vencedora, estando atualmente proibidos o DETRO/RJ e a Secretaria Municipal de Transporte ou qualquer outro Órgão de fiscalização de restringir ou impossibilitar o funcionamento de tal atividade, sob pena de multa de R\$: 50.000,00 por cada ato praticado, nos seguintes termos:

"...Por todo o exposto, concedo, em parte, a segurança, para tornar definitiva, em parte, a liminar concedida, a fim de 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 aqueles a eles subordinados, que se abstenham de praticar quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem o exercício da atividade econômica das impetrantes de conexão de provedores e usuários do serviço privado de transporte individual remunerado de passageiros, bem como o exercício da atividade econômica de transporte privado individual remunerado de passageiros mediante utilização da plataforma tecnológica Uber por todos aqueles que comprovem a condição de motoristas profissionais credenciados às impetrantes, em razão única e exclusivamente do desempenho de tais atividades econômicas, até que estas atividades venham a ser válida e efetivamente regulamentadas pelo Poder Público, em especial por meio da aplicação de multas e apreensão dos veículos pelos mesmos utilizados, sob pena de multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por cada ato praticado em desacordo com a presente decisão judicial..."



Da decisão apelaram o Município do Rio de Janeiro, Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e a Câmara Municipal do Rio de Janeiro, na condição de assistente.

Em fase de apelação foi proferida a seguinte decisão datada de 19 de abril de 2017:

“...Ante exposto, e dada à exigência constitucional de reserva de plenário, vota-se para que seja SUSCITADO O INCIDENTE DE INCONSTITUCIONALIDADE, a fim de que o Órgão Especial deste Tribunal se pronuncie a respeito da constitucionalidade da Lei n.º 6.016/2016 do Município do Rio de Janeiro, julgando prejudicado o agravo interno e suspendendo-se o julgamento dos recursos de apelação até o trânsito em julgado da decisão proferida no incidente. Remetam-se os autos ao Órgão Especial.”

Cumprir informar, que a Lei Municipal n.º 6.016/2016 do Município do Rio de Janeiro sob a qual recaiu o INCIDENTE DE INCONSTITUCIONALIDADE é de igual teor ao do Projeto de Lei em análise, com apenas uma pequena diferença na redação do artigo 1.º, conforme mencionado no início deste parecer.

Diante do exposto, esta Procuradoria RECOMENDA as seguintes providencias a serem adotadas pela Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final:

- a) Apresentar nova redação ao Artigo 1.º do presente Projeto de Lei, para coibir a utilização de veículos particulares no transporte de passageiros com ou sem cadastro em aplicativos e sites e, se coadunando com a justificativa do Projeto de Lei;
- b) Após, o Projeto de Lei deve ser submetidas à plenária, para votação nos termos do Regimento Interno desta Casa, alertando esta Procuradoria para possíveis ações judiciais em decorrência da aprovação e sanção do Executivo, ações essas que podem ir do Mandado de Segurança contra Secretários Municipais com competência para fiscalizar a atividade econômica em questão, afastando a aplicabilidade da Lei e do Controle de Inconstitucionalidade que poderá recair sob esta Casa Legislativa.

Por fim, resguardado a competência soberana do plenário, está Procuradoria s.m.j, entende que a melhor opção desta Casa Legislativa, seria aguardar o julgamento do incidente de inconstitucionalidade que recai sob a Lei Municipal n.º 6.016/2016, do Município do Rio de Janeiro, para só assim editar a Lei Municipal própria de igual teor se for o caso.

Este é o parecer.

Conceição de Macabu – RJ, 05 de maio de 2017.

Jader Celso Gomes de Sousa
Procurador Geral da Câmara
Portaria n.º 015/2017/OAB-RJ 150.750
Poder Legislativo



Ademais, no Projeto de Lei em apreço, não se vislumbra nenhuma peculiaridade vinculada ao interesse local que justifique a atitude do legislador municipal de dispor sobre direito do consumidor.

Destaca-se, ainda, que o Poder Legislativo, ao estabelecer, no art. 5º do Projeto em tela, a aplicação de penalidades pelo descumprimento das disposições propostas violou, expressamente, o disposto no art. 71, inciso II, alínea "b", da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro - LOMRJ, o qual prevê a iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo para as leis que disponham sobre criação, extinção e definição de estrutura e atribuições das Secretarias e dos Órgãos da Administração Direta, Indireta e Fundacional.

Com efeito, o mister de fiscalizar os supermercados, lojas de conveniência e de varejo, localizadas no Município, acarreta, como consequência lógica, a criação de novas atribuições para a Administração Pública, bem como a contratação de pessoal e a criação de infraestrutura suficiente para tal desempenho.

Para tanto, haverá a necessidade de disponibilizar investimentos específicos que certamente acarretarão aumento de despesa, afrontando o estabelecido no art. 71, inciso II, alínea "c", da LOMRJ, que estabelece a iniciativa do Prefeito para os casos nos quais haja aumento de despesa pública. Aliás, o dispêndio de recursos, sem prévio estudo de seu impacto, pode acarretar sérios riscos para a atividade da Administração.

Note-se, ainda, que a geração de despesa pública sem a correspondente previsão de fonte de custeio representa expressa violação ao art. 167, incisos I e II, da CRFB, além de ferir o art. 16 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 — Lei de Responsabilidade Fiscal, na medida em que, conforme determina o referido diploma, toda geração de despesa deve estar acompanhada da estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes, assim como da declaração do ordenador de despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual e compatibilidade com o Plano Plurianual e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias, pressupostos que não foram observados.

Em suma, a ingerência do Legislativo em seara que não lhe é própria torna cristalina a violação ao princípio da separação entre os Poderes, fixado no art. 2º da CRFB e repetido, com arrimo no princípio da simetria, respectivamente, nos arts. 7º e 39 da Constituição do Estado do Rio de Janeiro e da LOMRJ.

Destarte, sou obrigado a vetar integralmente o Projeto de Lei nº 1495-A, de 2015, em razão dos vícios de inconstitucionalidade que o atingem. Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência meus protestos de alta estima e distinta consideração.

EDUARDO PAES

Ao

Exmo. Sr.

Vereador JORGE FELIPPE

Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro

OFÍCIO GP Nº 598/CMRJ EM 25 DE NOVEMBRO DE 2016.

Senhor Presidente,

Dirijo-me a Vossa Excelência para comunicar o recebimento do Ofício M-AM nº 120, de 10 de novembro de 2016, que encaminha o autógrafo do Projeto de Lei nº 1902, de 2016, de autoria do Ilustre Senhor Vereador Raphael Gattás, que **"Dá o nome de Praça Carillo Rocha, à praça inominada, localizada na Avenida Venceslau Brás, no bairro de Botafogo"**, cuja segunda via restituiu-lhe com o seguinte pronunciamento.

Conquanto nobre e louvável o escopo do Projeto apresentado por essa egrégia Casa de Leis, o mesmo não poderá lograr êxito, tendo em vista o vício de inconstitucionalidade que o macula.

Inicialmente, há de se ponderar que, nos moldes em que foi apresentada a proposta legislativa, há indevida intromissão do Poder Legislativo em matérias de cunho estritamente administrativo. Com efeito, cabe ao Poder Executivo municipal, através de um juízo de conveniência e oportunidade, organizar a administração local, não havendo espaço para interferência do legislador nesta esfera de atuação.

Frise-se que o ato de atribuir um nome a um logradouro público, na área que menciona, é matéria que está afetada ao Poder Executivo, por meio de atribuições específicas de seus órgãos internos, inexistindo qualquer traço de generalidade e abstração que possa suscitar o exercício da competência nuclear do Poder Legislativo.

Desta feita, a proposição em pauta significa grave intromissão do Poder Legislativo Municipal em seara que não lhe é própria, vez que compete ao Chefe do Poder Executivo dispor sobre a organização e o funcionamento da administração municipal, conforme previsto no art. 84, incisos II e VI, da Constituição da República Federativa do Brasil - CRFB, combinado com o art. 107, inciso VI, da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro - LOMRJ.

Destarte, ocorre uma violação expressa a preceitos e princípios corolários da separação entre os Poderes, estabelecidos no art. 2º da Constituição da República e repetidos, com arrimo no princípio da simetria, nos arts. 7º e 39 da Constituição do Estado do Rio de Janeiro e da LOMRJ, respectivamente.

Peelas razões expostas, sou compelido a vetar integralmente o Projeto de Lei nº 1902, de 2016, em razão dos vícios apontados.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência meus protestos de alta estima e distinta consideração.

EDUARDO PAES

Ao

Exmo. Sr.

Vereador JORGE FELIPPE

Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro

OFÍCIO GP Nº 599/CMRJ EM 25 DE NOVEMBRO DE 2016.

Senhor Presidente,

Dirijo-me a Vossa Excelência para comunicar o recebimento do Ofício M-AM nº 119, de 10 de novembro de 2016, que encaminha o autógrafo do Projeto de Lei nº 1841, de 2016, de autoria do Ilustre Senhor Vereador Mario Junior, que **"Dá o nome de Vereador Dr. Ivanir de Mello (1928/2016) à praça inominada, formada pela Rua Adeque e pela Rua Pereira da Rocha, no bairro Ricardo de Albuquerque"**, cuja segunda via restituiu-lhe com o seguinte pronunciamento.

Conquanto nobre e louvável o escopo do Projeto apresentado por essa egrégia Casa de Leis, o mesmo não poderá lograr êxito, tendo em vista o vício de inconstitucionalidade que o macula.

Inicialmente, há de se ponderar que, nos moldes em que foi apresentada a proposta legislativa, há indevida intromissão do Poder Legislativo em matérias de cunho estritamente administrativo. Com efeito, cabe ao Poder Executivo municipal, através de um juízo de conveniência e oportunidade, organizar a administração local, não havendo espaço para interferência do legislador nesta esfera de atuação.

Frise-se que o ato de atribuir um nome a um logradouro público, na área que menciona, é matéria que está afetada ao Poder Executivo, por meio de atribuições específicas de seus órgãos internos, inexistindo qualquer traço de generalidade e abstração que possa suscitar o exercício da competência nuclear do Poder Legislativo.

Desta feita, a proposição em pauta significa grave intromissão do Poder Legislativo municipal em seara que não lhe é própria, vez que compete ao Chefe do Poder Executivo dispor sobre a organização e o funcionamento da administração municipal, conforme previsto no art. 84, incisos II e VI, da Constituição da República Federativa do Brasil combinado com o art. 107, inciso VI, da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro - LOMRJ. Destarte, ocorre uma violação expressa a preceitos e princípios corolários da separação entre os Poderes, estabelecidos no art. 2º da Constituição da República e repetidos, com arrimo no princípio da simetria, nos arts. 7º e 39 da Constituição do Estado do Rio de Janeiro e da LOMRJ, respectivamente.

Destaco, por fim, que segundo a Secretaria Municipal de Urbanismo, o local a ser nominado, de acordo com o PAL 4297, corresponde aos lotes 1 e 2, situados entre as ruas Adeque e Pereira da Rocha, e que não configuram Praça ou qualquer espécie de logradouro público, fato atestado pela Superintendência do Patrimônio - SECPAR/SPA, que informou não existir processo administrativo de desapropriação ou desafetação para o local em tela.

No entanto, considerando justa a homenagem ao saudoso Vereador Dr. Ivanir de Mello, informo que, também, estou assinando nesta data um Decreto dando o nome daquele Vereador a um logradouro público no bairro de Ricardo de Albuquerque.

Peelas razões expostas, sou compelido a vetar integralmente o Projeto de Lei nº 1841, de 2016, em razão dos vícios apontados.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência meus protestos de alta estima e distinta consideração.

EDUARDO PAES

Ao

Exmo. Sr.

Vereador JORGE FELIPPE

Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro

OFÍCIO GP Nº 600/CMRJ EM 25 DE NOVEMBRO DE 2016.

Senhor Presidente,

Dirijo-me a Vossa Excelência para comunicar que, nesta data, sancionei o Projeto de Lei nº 1828/2016, de autoria do Vereador Cesar Maia, que **"Inclui na Lei nº 5.919/2015 a Cidade de Lahore, no Paquistão, como cidade-irmã da Cidade do Rio de Janeiro"**, cuja segunda via restituiu-lhe com o presente.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência meus protestos de alta estima e distinta consideração.

EDUARDO PAES

Ao

Exmo. Sr.

Vereador JORGE FELIPPE

Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro

LEI Nº 6.105, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2016.

Inclui na Lei nº 5.919/2015 a Cidade de Lahore, no Paquistão, como cidade-irmã da Cidade do Rio de Janeiro.

Autor: Vereador Cesar Maia

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica incluída, no § 3º do art. 2º da Lei 5.919, de 17 de julho de 2015, que consolida a legislação municipal referente às cidades-irmãs, a Cidade de Lahore, no Paquistão, como cidade-irmã da Cidade do Rio de Janeiro.

Art. 2º Fica incluída, nos incisos I, IV, V, VI, VIII, XI, XII e XIX do § 1º do art. 5º da Lei 5.919/2015, a Cidade de Lahore em programas de cooperação e intercâmbio nas áreas cultural, científica, turística, tecnológica, econômica, comercial, artística e de patrimônio histórico com a Cidade do Rio de Janeiro.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
EDUARDO PAES

OFÍCIO GP Nº 601/CMRJ EM 25 DE NOVEMBRO DE 2016.

Senhor Presidente,

Dirijo-me a Vossa Excelência para comunicar que, nesta data, sancionei o Projeto de Lei nº 1362-A, de 2015, de autoria da Vereadora Vera Lins, que **"Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado de pessoas no Município do Rio de Janeiro e dá outras providências"**, cuja segunda via restituiu-lhe com o presente.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência meus protestos de alta estima e distinta consideração.

EDUARDO PAES

Ao

Exmo. Sr.

Vereador JORGE FELIPPE

Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro

LEI Nº 6.106, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2016.

Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado de pessoas no Município do Rio de Janeiro e dá outras providências.

Autor: Vereadora Vera Lins

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica proibido, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, o transporte remunerado de passageiros em carros particulares, a título de transporte coletivo e/ou individual, estando ou não cadastrados em aplicativos ou sites.

Art. 2º Os veículos de que trata o art. 1º serão fiscalizados pelo Poder Executivo através de seus órgãos competentes no intuito de colírem a prática deste tipo de transporte remunerado.

Art. 3º Para efeitos desta Lei, ficam também proibidas as contratações e cadastros de estabelecimentos comerciais cujos serviços incluam o disposto no art. 1º sem a devida autorização, permissão ou outorga da Prefeitura, devendo ser aplicado ao responsável o pagamento de multa prevista na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

Art. 4º Os serviços de transporte público individual remunerado de passageiros serão mantidos através dos veículos legalizados pelo Município cuja atividade privativa é restrita ao profissional taxista, profissão regulamentada através da Lei estadual nº 6.504, de 16 de agosto de 2013.

Art. 5º O descumprimento do disposto nesta Lei implicará ao infrator a aplicação das penalidades pertinentes à infração de transporte irregular de passageiros.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
EDUARDO PAES

OFÍCIO GP Nº 602/CMRJ EM 25 DE NOVEMBRO DE 2016.

Senhor Presidente,

Dirijo-me a Vossa Excelência para comunicar que, nesta data, sancionei o Projeto de Lei Complementar nº 171/2016, de autoria do Poder Executivo que **"Convallida os atos praticados com base no Decreto Rio nº 41.478, 1º de abril de 2016, e dá outras providências"**, cuja segunda via restituiu-lhe com o presente.

Estado do Rio de Janeiro Poder Judiciário
Tribunal de Justiça
Comarca da Capital
Cartório da 6ª Vara da Fazenda Pública
Av. Erasmo Braga, 115 sala415CEP: 20020-903 - Castelo - Rio de Janeiro - RJ Tel.: 2588-2952 e-mail:
cap06vfaz@tjrj.jus.br



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.
Impetrante: UBER INTERNATIONAL B.V.
Impetrado: PRESIDENTE DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - DETRO-RJ
Impetrado: SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO

Nesta data, faço os autos conclusos ao MM. Dr. Juiz
Ana Cecília Argueso Gomes de Almeida

Em 05/04/2016

Sentença

Cuida-se de mandado de segurança impetrado por UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. e UBER INTERNATIONAL B.V. contra ato praticado pelo Presidente do Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRO/RJ e do Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, por meio do qual se requer, liminarmente e ao final, seja determinado às autoridades impetradas, assim como a todos os órgãos, departamentos e agentes a elas subordinados, que se abstenham de praticar quaisquer atos ou medidas 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 pelo Juízo.

Para tanto sustentam que são 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 nº 40.518/2015 e a Lei Complementar Municipal nº 159/2015 que são utilizados pelas impetradas como base para coibir a atividade empresarial das impetrantes e a atividade econômica dos motoristas profissionais que utilizam a citada plataforma tecnológica. Aduzem, ainda, que os motoristas "parceiros" para fazerem uso da plataforma tecnológica devem cumprir vários requisitos: 1) possuir carteira nacional de habilitação com autorização para exercício de atividade remunerada; 2) apresentar certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal e atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria de Segurança Pública; 3) contratar seguro com cobertura de acidentes pessoais de passageiros (APP); 4) contratar seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres - DPVAT; 5) possuir, 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; 6) possuir, para a categoria "Uber X", veículo fabricado a partir de 2008, com ar condicionado. Por fim, afirmam que, para



Estado do Rio de Janeiro Poder Judiciário
Tribunal de Justiça
Comarca da Capital
Cartório da 6ª Vara da Fazenda Pública
Av. Erasmo Braga, 115 sala415CEP: 20020-903 - Castelo - Rio de Janeiro - RJ Tel.: 2588-2952 e-mail:
cap06vfaz@tjrj.jus.br

C.M.C.M
Pág.: 17
Rubrica



manutenção do cadastramento os motoristas "parceiros" recebem avaliações anônimas realizadas pelos usuários passageiros ao término de cada viagem, com atribuição de nota, sendo descredenciados se obtiverem média inferior a 4,6. Salientam as impetrantes, ainda, que agentes públicos das impetradas têm reprimido os motoristas profissionais "parceiros" que atuam no transporte privado individual de passageiros pelo simples exercício de suas atividades profissionais mediante o uso da plataforma tecnológica.

A inicial veio instruída com os documentos de fls. 33/606.

A fls. 637/642 foi proferida decisão por meio da qual foi concedida a medida liminar requerida para determinar ao Presidente do 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 das 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 com esta decisão.

A fls. 707/725 constam as informações prestadas pelo Presidente do DETRO-RJ, por meio das quais sustenta a impetrada, preliminarmente, a ilegitimidade ativa ad causam das impetrantes, por entender que o pedido formulado nestes autos deveria ser objeto de mandado de segurança coletivo, bem como a sua ilegitimidade passiva ad causam. No que concerne ao mérito, sustenta a inexistência do alegado direito líquido e certo das impetrantes, sendo que em conformidade com o artigo 12 da Lei nº 12.587/2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, "os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas". Assim, sustenta ser indiscutível a competência legislativa do Município e a legitimidade do exercício do poder de polícia para adequar a prestação do referido serviço aos parâmetros oferecidos pela legislação. Ademais, aduz que com base na Lei 8.666/93 e o artigo 25 da lei 9.503 o DETRO firmou Convênio de Cooperação Técnica com o Município do Rio de Janeiro, tendo como objeto a união dos meios materiais e humanos, com o fito de disciplinar a execução das ações de fiscalização e repressão, visando coibir o transporte irregular em todo o Município. Sustenta, por fim, que o serviço de transporte de passageiros deve se submeter ao Direito Público, não podendo os impetrantes, sob a alegação de que prestam serviço privado de transporte individual de passageiros, pretenderem a obtenção de salvo conduto a fim de que não possam ser passíveis de fiscalização pela impetrada, bem como sustenta a necessidade de dilação probatória, com a consequente imprestabilidade da via eleita do mandado de segurança para tanto.

A fls. 767/773 constam as informações prestadas pelo Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, por meio da qual sustenta, preliminarmente, a sua ilegitimidade passiva ad causam, por não lhe caber o procedimento de fiscalização e repressão das atividades exercidas pelas impetrantes, bem como a ilegitimidade ativa das impetrantes, por não poderem reclamar tutela de direito individual homogêneo ou difuso, alegando que a demanda possui inegável caráter de ação mandamental coletiva. No que tange ao mérito, sustenta que não é possível afastar a atividade que desempenham as impetrantes da necessária regulação e fiscalização das autoridades municipais (artigo 12 da Lei nº 12.587/2012, 21 da Lei Complementar nº 159/2015 e artigo 393 da Lei Orgânica Municipal), bem como que o Órgão Especial do E. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, por unanimidade, negou medida cautelar que visava suspender a eficácia de alguns dispositivos da Lei Complementar 159/2015 em questão, em deferência à presunção de



sua constitucionalidade (Representação de Inconstitucionalidade nº 0055838-98.2015.8.19.0000).

A fls. 1341 o órgão de representação processual do DETRO-RJ informou que não iria oferecer impugnação à pretensão autoral.

O órgão de representação processual da segunda autoridade impetrada, apesar de regularmente intimado para tanto, conforme certidão de fls. 695, deixou de oferecer impugnação nos autos.

O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro apresentou parecer a fls. 1348/1359 no sentido da concessão parcial da ordem, para tornar definitiva a liminar concedida até que haja a efetiva regulamentação do serviço de transporte individual coletivo prestado pelas impetrantes e seus parceiros, de forma legal.

É o relatório. Passo a julgar.

Cuida-se de mandado de segurança visando o reconhecimento do alegado direito líquido e certo das impetrantes de que seja determinado às autoridades impetradas, assim como a todos os órgãos, departamentos e agentes a elas subordinados, que se abstenham de praticar quaisquer atos ou medidas 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 pelo Juízo.

Isto porque foram editados, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, o Decreto 40.518/2015, que dispõe "sobre as penalidades para o transporte remunerado irregular de passageiro no âmbito municipal", bem como a Lei Complementar Municipal 159/2015, que estabelece que "é vedado 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", sendo que "o cadastramento prévio de clientes não descaracteriza a oferta pública ou a público indistinto e da contratação instantânea", determinando as penalidades cabíveis tanto aos motoristas operadores do serviço de transporte tido como irregular como à pessoa física ou jurídica que agenciar, fomentar ou viabilizar o transporte irregular, por qualquer meio.

Assim, logo de início, cumpre esclarecer que o pedido formulado na presente ação não é de declaração da constitucionalidade, legalidade e/ou legitimidade da atividade exercida pelas impetrantes de prestação de serviços de suporte e marketing, bem como de desenvolvimento de tecnologia para conexão entre consumidores e fornecedores do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros, este último prestado pelos chamados motoristas "parceiros" do aplicativo.

O objeto do presente feito limita-se apenas ao reconhecimento do direito líquido e certo das impetrantes e de seus motoristas "parceiros" de não serem passíveis de fiscalização e aplicação de penalidades administrativas em função única e exclusivamente do exercício de sua atividade econômica de transporte privado individual remunerado de passageiros com uso da plataforma tecnológica Uber.

Importante destacar, ainda, que a constitucionalidade da Lei Complementar Municipal nº 159/2015 já está sendo discutida nos autos da Representação de Inconstitucionalidade nº 0055838-98.2015.8.19.0000, cujo pedido de concessão de medida cautelar inaudita altera pars foi

indeferido pelo Órgão Especial do E. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, com fulcro no que dispõe o art. 105, caput, do Regimento Interno do Tribunal de Justiça, que exige decisão da maioria absoluta dos membros do Órgão Especial, após audiência da autoridade do qual emanou a Lei impugnada, para a concessão de medida cautelar em representação de inconstitucionalidade, considerando a densa discussão jurídica em torno do tema, notadamente diante do princípio da presunção de constitucionalidade das leis. Destaca-se, assim, não ter havido a suspensão dos demais feitos judiciais relacionados à aplicação da aludida Lei Complementar Municipal.

Dito isto, passa-se ao exame das preliminares argüidas pelas autoridades impetradas.

Inicialmente, rejeito a preliminar de inadequação da via eleita sob a alegação de que o direito reclamado por meio da presente ação deveria ser objeto de mandado de segurança coletivo. Isto porque, a rigor, não há relação jurídica de associação das impetrantes com os motoristas credenciados que operam o sistema gerido pelas mesmas. Tampouco são os motoristas membros das pessoas jurídicas. Como bem ressaltado pelo Ministério Público, há uma comunhão de interesses profissionais com formatação própria, não havendo óbice à impetração do presente mandamus para garantia da permanência do serviço que é prestado pelas impetrantes e seus motoristas credenciados (artigo 1º, parágrafo 3º, da Lei nº 12.016/2009). Pelo mesmo motivo rejeita-se a arguição de ilegitimidade ativa ad causam das impetrantes.

Também é de se reconhecer a legitimidade do DETRO-RJ para figurar no pólo passivo da ação, tendo em vista o Convênio de Cooperação Técnica firmado com o Município do Rio de Janeiro, tendo como objeto a união dos meios materiais e humanos, com o fito de disciplinar a execução das ações de fiscalização e repressão, visando coibir o transporte irregular em todo o Município. O mesmo se diga quanto à legitimidade passiva da segunda autoridade impetrada, por também guardar pertinência subjetiva para figurar como autoridade impetrada na presente segurança.

No que concerne ao mérito da ação, compulsando-se os autos verifica-se, como muito bem ressaltado pelo Ministério Público em seu parecer final de fls. , que assiste razão apenas em parte às impetrantes.

A primeira impetrante, Uber do Brasil Tecnologia Ltda., é sociedade empresária que presta serviços administrativos, de suporte e marketing, com o objetivo de divulgar o aplicativo Uber e aumentar o número de usuários no Brasil, além de ter o direito de licenciamento da tecnologia desenvolvida pela sociedade Uber International B.V.. A segunda impetrante, Uber International B.V., por sua vez, é detentora da propriedade intelectual da tecnologia do aplicativo Uber para smartphones, que é uma plataforma tecnológica que conecta os motoristas "parceiros" prestadores de transporte privado individual remunerado e os consumidores passageiros.

A atividade das impetrantes e dos motoristas "parceiros" prestadores do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros surgiu há poucos anos e vem crescendo exponencialmente na esteira da difusão do uso cada vez maior da tecnologia dos smartphones pela população mundial. Em verdade, cuida-se de negócio jurídico moderno que, embora possa ser enquadrado em previsão legal já existente no ordenamento jurídico pátrio, ainda não possui regulamentação específica própria. É atividade que vem gerando discussão por todo o mundo, não só no âmbito jurídico, mas também econômico e social, existindo já inúmeras ações judiciais em diversas Capitais dos Estados da Federação questionando atos normativos municipais editados para embasar a aplicação de penalidades administrativas únicas e exclusivamente pelo desempenho da atividade das impetrantes e de seus motoristas "parceiros", considerando-a irregular.

Como já mencionado acima, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, foram publicados, no final

do ano passado, o Decreto nº 40.518/2015 e a Lei Complementar Municipal nº 159/2015, com base nos quais, sustentam as impetrantes, as autoridades apontadas como coatoras passaram a aplicar multas aos motoristas "parceiros" das impetrantes e apreender seus veículos pela prática de transporte irregular de passageiros. Assim dispõem os aludidos atos normativos, in verbis:

"Lei Complementar Municipal nº 159/2015

Art. 1º Esta Lei Complementar, no exercício da competência municipal prevista no art. 18, I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, dispõe sobre os serviços de transporte individual remunerado de passageiro em veículo automotor, planejado, disciplinado e fiscalizado pelo Poder Público com base nos requisitos de garantia da mobilidade urbana, segurança, conforto, higiene, qualidade e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 2º Ao Poder Público local cabe exercer a fiscalização em caso de prestação irregular ou exercício ilegal do serviço de transporte individual remunerado de passageiros por veículo automotor não licenciado, nos termos do art. 8º desta Lei Complementar.

Art. 3º O Poder Executivo dotará a Secretaria Municipal de Transportes dos meios, equipamentos e recursos humanos necessários à fiscalização dos serviços tratados nesta Lei Complementar.

Art. 4º O serviço de táxi, descrito no art. 1º, se caracteriza pela utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiro, com capacidade de, no máximo, sete ocupantes, para o exercício de transporte individual remunerado de passageiro cuja formação de preços seja medida por elementos taximétricos, taxímetro de qualquer natureza ou tabela taximétrica.

Art. 6º No território do Município do Rio de Janeiro, além das previstas na legislação federal, são prerrogativas exclusivas dos profissionais taxistas regularmente licenciados pela autoridade de transporte municipal:

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.

Art. 8º Fica reconhecida a profissão de taxista em consonância com a Lei nº 12.468/ 2011.

Parágrafo único. No exercício da competência de que trata a Lei nº 12.468/2011, combinada com o art. 30, II da Constituição Federal, a atividade do profissional taxista será considerada de interesse público local e, dada esta condição, terá seu exercício suplementarmente regulado segundo o disposto nesta Lei Complementar.

Art. 12. É livre a operação de qualquer empresa que vise a implementação de tecnologia para conectar clientes aos profissionais taxistas licenciados pelo Município, devendo, entretanto, possuir registro junto ao órgão municipal competente e fornecer dados de interesse da autoridade pública, em especial os referentes às classificações positivas e reclamações de cliente do serviço de táxi.

§ 1º A realização de contratos de agenciamento e gestão dos meios de pagamento do serviço de táxi prestado pelo taxista, não se confunde com a própria prestação do serviço de táxi.

§ 2º Não se alteram as características descritas no §1º deste artigo o fato de prévio cadastramento dos contratantes ou caráter não eventual dos contratos de agenciamento.

§ 3º É permitido o compartilhamento de corridas de táxis quando a chamada for por meio eletrônico, desde que comprove a prévia concordância do cliente, sendo vedada cobrança adicional.

Art. 20. Nos termos do art. 30, inciso I e II da Constituição Federal, ficam todos os tipos de serviços de transporte individual remunerado de passageiros, de qualquer natureza, em veículo com ou sem motorista, no âmbito do território municipal, declarados de interesse público local, devendo ser objeto de limitação e controle prévio visando a preservação da mobilidade urbana, a segurança pública e o equilíbrio econômico-financeiro dos modais de transporte.

§ 1º É vedado 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.

§ 2º O cadastramento prévio de clientes não descaracteriza a oferta pública ou a público indistinto e da contratação instantânea, versadas no §1º deste artigo.

Art. 21. A operação de qualquer espécie de serviço de transporte individual remunerado de passageiro sem prévia autorização ou licença, implicará penalidades previstas nesta Lei Complementar, incorrendo nas mesmas penas a pessoa física ou jurídica que agenciar, fomentar ou viabilizar o transporte irregular, por qualquer meio.

Parágrafo único. A operação descrita no caput, exercida sem o prévio licenciamento ou autorização da autoridade de transporte de que trata esta Lei Complementar, bem como o seu fomento, divulgação, intermediação ou viabilização por qualquer meio implicará infração contra a mobilidade urbana e estará sujeita às seguintes penalidades:

I - quando cometido por pessoa jurídica, multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por infração cometida; e

II - quando cometido por pessoas físicas, multa de R\$ 1.360,00 (um mil trezentos e sessenta reais) e apreensão do veículo. "

"Decreto nº 40.518/2015

Art. 1º Ficam sujeitos os condutores e/ou proprietários dos veículos que estiverem explorando a atividade de transporte de passageiros sem a prévia autorização, concessão ou permissão do Poder Público Municipal à seguinte penalidade e medida administrativa:

I - Multa de R\$ 1.360,29 (20 UNIF) e,

II - Apreensão do Veículo. "

Pela simples leitura de alguns de seus dispositivos vê-se que, a pretexto de regular a matéria ou não, o que houve, em verdade, ainda que indiretamente, foi a proibição pura e simples do exercício da atividade desempenhada pelas impetrantes e por seus motoristas "parceiros", o que, no entender deste Juízo, contraria os princípios salvaguardados pela Constituição da República de 1988 da livre iniciativa e da livre concorrência, além do livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer.

Assim estão previstos os aludidos princípios na Constituição da República Federativa do Brasil promulgada em 1988, in verbis:

"TÍTULO I

Dos Princípios Fundamentais

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei."

Com efeito, a Constituição da República de 1988 estabelece que o Estado Democrático de Direito possui como fundamento a livre iniciativa. Trata-se de indiscutível liberdade fundamental garantida a todos os indivíduos pelos artigos 1º, IV e 170 da Constituição da República de 1988. Como extensão desta garantia, figura também na Constituição o direito ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, estabelecido no inciso XIII do artigo 5º. Todos estes princípios e garantias constitucionais devem balizar toda e qualquer tentativa de regulação por parte do Estado, não sendo legítimo, de modo geral, proibir atividade econômica lícita, aberta à iniciativa privada e à livre concorrência.

Sobre a limitação material da liberdade de conformação no âmbito da atividade estatal regulamentadora confira-se, a seguir, trecho da obra "A Eficácia dos direitos Fundamentais", do Eminent jurista Ingo Wolfgang Sarlet (Quarta edição, atualizada e ampliada, Livraria do Advogado Editora, Porto Alegre, 2004, págs. 353/354), in verbis:

" (...) Neste contexto, cumpre referir a paradigmática e multicitada formulação de Krüger, no sentido de que hoje não há mais falar em direitos fundamentais na medida da lei, mas, sim, em leis apenas na medida dos direitos fundamentais, o que - de acordo com Gomes Canotilho - traduz de forma plástica a mutação operada nas relações entre a lei e os direitos fundamentais. De pronto, verifica-se que a vinculação aos direitos fundamentais significa para o legislador uma limitação material de sua liberdade de conformação no âmbito de sua atividade regulamentadora e concretizadora.

Ainda neste contexto há que reconhecer a pertinência da lição de Gomes Canotilho, ao ressaltar a duplo dimensão da vinculação do legislador aos direitos fundamentais. Assim, num sentido negativo (ou proibitivo), já se referiu a proibição da edição de atos legislativos contrários às

normas de direito fundamentais, que, sob este ângulo, atuam como normas de competência negativas. (...)"

Em verdade, como dito acima, a atividade desempenhada pelas impetrantes e por seus motoristas "parceiros" prestadores de serviço privado remunerado de transporte individual de passageiros, apesar de não possuir regulamentação própria específica, não é vedada por norma legal emanada de autoridade competente para tanto. Não se pode impedir uma atividade econômica sob o argumento de não estar ela ainda regulamentada.

Assim, como questão prejudicial à resolução do caso concreto submetido à jurisdição deste Juízo, entende-se pela não conformidade com a Constituição da República de 1988 da absoluta restrição e/ou proibição do exercício do tipo de atividade desenvolvida pelas impetrantes e seus motoristas "parceiros", sendo inconstitucional a criação de monopólio da atividade de transporte individual de passageiros por parte dos taxistas por meio dos atos normativos municipais acima mencionados.

No entanto, e neste tocante referenda-se integralmente o parecer de mérito exarado pela I. Promotora de Justiça de fls., não obstante não seja dado ao Município vedar de todo modo o exercício da atividade desenvolvida pelas impetrantes e seus motoristas "parceiros", sendo ilegítima a aplicação de qualquer penalidade administrativa prevista em ato normativo única e exclusivamente pelo desempenho de sua atividade, isto não implica dizer que o desempenho de tal atividade esteja livre de toda e qualquer fiscalização, o que acabaria por conferir indevidamente um salvo conduto às impetrantes e seus motoristas credenciados, nem que a aludida atividade não deva ou não possa ser objeto de regulação. Muito pelo contrário.

A Constituição da República de 1988 estabelece em seu artigo 22, inciso XI, que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte e em seu artigo 30, incisos I e II, que compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação federal e a estadual no que couber.

A Lei nº 12.587, sancionada pela Presidente da República em 3.1.2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecendo em seu artigo 1º que "a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do artigo 21 e o artigo 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município".

O artigo 3º da Lei de Mobilidade urbana dispõe que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município, fazendo previsão em seus parágrafos 1º e 2º, dentre os modos de transporte urbano, do transporte motorizado de passageiros coletivo e individual e privado e público.

Não há dúvida de que a Lei Federal de Mobilidade Urbana não só prevê como admite a existência concomitante do transporte individual de passageiros privado e do transporte individual de passageiros público, não sendo possível confundir-se o transporte realizado pelos motoristas colaboradores das impetrantes mediante o uso da plataforma tecnológica Uber com aquele realizado pelos taxistas, serviço normatizado por meio da Lei nº 12.468/2011.

No entanto, apesar da indiscutível distinção entre uma atividade e outra, não há dúvida quanto à existência de razões de interesse público para a regulação também da atividade de transporte privado individual remunerado de passageiros.

Na forma do disposto no artigo 5º da Lei nº 12.587/12, "a Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre outros princípios, está assentada no desenvolvimento sustentável das cidades, nas

dimensões socioeconômicas e ambientais, na equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, equidade no uso do espaço das vias públicas e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana".

Estabelece, ainda, o aludido diploma legal, em seu artigo 6º, que "a Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano; IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional".

Ademais, dispõe o art. 7º que "a Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: I- reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana".

Todos esses princípios se traduzem em razões de interesse público que justificam a regulação do serviço de transporte de passageiros não só público coletivo ou individual, mas também do serviço de transporte de passageiros privado individual remunerado prestado pelos motoristas "parceiros" das impetrantes mediante o uso da plataforma tecnológica Uber.

A legítima regulação estatal da atividade desenvolvida pelas impetrantes e seus motoristas "parceiros" é admitida no parecer apresentado na própria defesa dos interesses das impetrantes e que instrui a presente inicial, o qual é firmado pelo Eminent professor de direito constitucional da UERJ, Daniel Sarmiento, cujo trecho final, em resposta ao quesito "d" formulado pela consulente, ora impetrante, transcreve-se a seguir, in verbis:

"(d) O legislador infraconstitucional de qualquer dos entes federativos pode converter toda a atividade de transporte individual de passageiros em serviço público, ou se valer de restrições regulatórias que impeçam, que particulares compitam, nesta área, com os serviços de táxi?

.....
É possível e legítima a regulação estatal dessa atividade, mas as restrições devem ser proporcionais, visando sempre à salvaguarda do interesse público, e jamais à garantia de uma reserva de mercado para uma corporação, à moda do Ancien Régime, o que não se compatibilizaria com a nossa ordem constitucional republicana. " (PARECER Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O "caso Uber" 10 de julho de 2015 Daniel Sarmiento Professor de Direito Constitucional da UERJ Mestre e Doutor em Direito Público pela UERJ Pós-doutor pela Yale Law School)

Neste sentido faço menção ao artigo "UBER x TAXI: a solução pela via da regulação" de autoria do I. Procurador do Estado do Rio de Janeiro, Flávio Amaral Garcia, que por esposar entendimento no exato sentido do convencimento formado por este Juízo, pede-se vênha para

transcrever, em seguida, alguns de seus trechos, in verbis:

"(...) O UBER não deve ser objeto de restrições ou vedações absolutas a sua entrada no mercado pelos entes públicos. Trata-se de atividade que se insere no campo do livre exercício das atividades econômicas e que se encontra protegida pelo princípio constitucional da livre iniciativa (artigo 1º, IV e caput do artigo 170, da CF).
Vedar a entrada do UBER no mercado de transporte individual brasileiro, para além de afetar o núcleo de liberdade das pessoas - físicas ou jurídicas - de se organizarem e desempenharem livremente atividades e escolherem os seus próprios destinos é adotar uma postura que ignora a realidade, os fatos e, principalmente, o advento de novas tecnologias transformadoras da vida em sociedade. O Direito nunca andou bem quando olhou para trás e não para frente.
Essa primeira conclusão não significa, como adiante se pretende demonstrar, que o UBER não possa ou não deva ser regulado pelos entes públicos.

.....
Aqui já se pode chegar a outra conclusão: o UBER presta serviços materiais de transporte e a plataforma tecnológica é apenas o instrumento para intermediar e organizar a relação entre a demanda e a oferta. Mas o que o UBER efetivamente entrega e o que o consumidor efetivamente espera é um serviço eficiente de transporte individual das pessoas.
Avançando no tema, é possível asseverar que os serviços de transporte prestados pelo UBER não se equivalem aos serviços prestados pelos táxis. Explica-se: é que a Lei n.º 12.587/12 - Lei de Mobilidade Urbana - considera no seu artigo 4º, inciso VIII, transporte público individual o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas, enquanto que, no inciso X, do artigo 4º, define transporte motorizado privado como o meio de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.
Bem vistas as coisas, é possível enquadrar os táxis como transporte público individual e o UBER como transporte privado individual. A diferença entre as duas modalidades é que o transporte público individual é aberto ao público. Em outros termos, qualquer cidadão pode pegar um táxi na rua, o que não acontece com o UBER, que depende exclusivamente da plataforma tecnológica. Cabe aqui um apontamento: existem várias cooperativas e prestadores de serviços de táxi que se beneficiam da mesma tecnologia para angariar consumidores, como, por exemplo, o EASY TAXI e o 99 TAXIS. A diferença para o UBER, como apontado, é que os táxis também dispõem da alternativa de conquistarem os consumidores nas ruas; daí ser aberto ao público.
Essa distinção entre transporte público individual e transporte privado individual nos permite avançar em mais duas conclusões.
A primeira é que a circunstância de o táxi ser enquadrado como transporte público individual não implica na sua classificação como serviço público, parecendo mais apropriado o seu enquadramento como serviço de utilidade pública. Não se vislumbram, nos serviços prestados pelos táxis traços de essencialidade, universalidade, continuidade ou de atendimento a necessidades coletivas intrinsecamente conectadas com direitos fundamentais, a qualificá-lo como serviço público, o que, evidentemente, não significa dizer que não devam ser regulados.
A segunda conclusão é que essa convivência entre um regime público e outro privado, prevista na Lei de Mobilidade Urbana, não é nenhuma novidade. Ao contrário, é amplamente adotada em vários outros setores. Trata-se da concorrência assimétrica, identificada nos setores de telecomunicações, energia e portos, que admite e estimula a concorrência entre os distintos regimes, o que se deve, em grande medida, à contribuição do Direito Europeu Contemporâneo. Portanto, a concorrência entre táxi (transporte público individual) e UBER (transporte privado individual) está em absoluta sintonia com o Direito Administrativo do século XXI.
Caminhando para o final desse brevíssimo ensaio, chega-se ao ponto mais importante e desafiador do debate, ou seja, a identificação de razões de interesse público que justifiquem a regulação dos serviços prestados pelo UBER.
No plano do Direito Concorrencial, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)[4] avaliou que a entrada do UBER no mercado não afetou de forma significativa a procura por táxis



Estado do Rio de Janeiro Poder Judiciário
Tribunal de Justiça
Comarca da Capital
Cartório da 6ª Vara da Fazenda Pública
Av. Erasmo Braga, 115 sala415CEP: 20020-903 - Castelo - Rio de Janeiro - RJ Tel.: 2588-2952 e-mail:
cap06vfaz@tjrj.jus.br

C.M.C.M.
Pág.: 26
Rubrica:



nas principais regiões do país, atendendo a uma demanda reprimida de passageiros que não utilizavam esse meio de transporte. Em sendo assim e sob a ótica da concorrência, não haveria razão em regular ou interferir no seu funcionamento.

Mas seria apenas a concorrência que importa quando se está a cuidar de serviços de transporte? A resposta parece ser negativa. Existem outros valores que devem ser tutelados e resguardados pelo Poder Público e que dizem respeito à vida em sociedade e à própria forma de organização das cidades.

Imagine-se que não apenas o UBER, mas qualquer outra sociedade empresária que se dedique ao ramo de transporte privado individual de passageiros possa oferecer os seus serviços. Para tanto, seriam necessários mais carros que inundariam as cidades, o que reverteria a prioridade estabelecida em lei para o transporte coletivo.

Lembre-se que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pela diretriz de priorizar os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. É o que vem expresso no artigo 6º, inciso II, da Lei n.º 12.587/12. Os táxis, por exemplo, dependem de autorização estatal, dentre outras razões, pela indispensável necessidade de controle do número de entrantes e de automóveis nas ruas.

Ora bem: admitir-se que o UBER ou qualquer outra sociedade empresária possa exercer sem qualquer controle estatal a sua atividade - em especial no que se refere ao número de carros utilizados para atender à demanda do transporte individual - significa ignorar as possíveis externalidades negativas, que, entre outras, venham a ser provocadas com o desenvolvimento da atividade, tais como congestionamentos, maiores índices de poluição ambiental causados pelos automóveis e prejuízos ao ordenamento territorial, restringindo os espaços de circulação, que deveriam ser utilizados preferencialmente pelos modos de transporte público coletivo.

Na forma do disposto no artigo 5º da Lei n.º 12.587/12, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre outros princípios, está assentada no desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, na equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, equidade no uso do espaço das vias públicas e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Todos esses princípios se traduzem em razões de interesse público que justificam o Poder Público Municipal regular os serviços de transporte privado individual prestados pelo UBER ou por qualquer outra sociedade empresária.

Claro que a situação de cada Município é distinta, como distinto deverá ser o exercício da regulação. É possível que em alguns casos as externalidades negativas sejam evidentes e em outros não. Esse passa a ser o complexo desafio do regulador, que, para além de estimular a saudável concorrência entre prestadores sob os regimes público e privado, deverá curar os valores e interesses protegidos pela Constituição Federal (desenvolvimento sustentável) e, mais detidamente pela Lei de Mobilidade Urbana. (¿)" (<http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/flavio-amaral-garcia/uber-x-taxi-a-solucao-pela-via-da-regulacao>, UBER x TAXI: a solução pela via da regulação, Flávio Amaral Garcia (RJ) Procurador do Estado do Rio de Janeiro, Professor de Direito Administrativo da Pós-Graduação de Direito Administrativo da Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro. Membro do Instituto de Direito Administrativo do Estado do Rio de Janeiro - IDAERJ. Advogado - Sócio do Escritório Juruena e Associados. 19/02/2016)

Por fim, transcreve-se, ainda, trecho de artigo denominado "Uber e as tensões jurídicas globais da sharing economy", de autoria de Rafael A. F. Zanatta, Mestre em Direito pela Universidade de São Paulo e Mestre em Direito e Economia Política pela International University College of Turin/Universidade de Turim, acerca da questão em debate, in verbis:

"(...) o que precisa ser observado pelos juristas brasileiros é o tipo de regulação adequada para essa nova realidade de intermediação de serviços. Não se trata de adotar um discurso meramente



punitivo e proibitivo. Isso resolve muito pouco o problema e ignora as potencialidades de novas formas de regulação. Como observei em um texto escrito com Pedro de Paula publicado pelo Núcleo de Direito, Internet e Sociedade da USP, "se a regulação tem por finalidade evitar a lesão ao consumidor, condutas ilícitas e práticas desleais, podemos pensar em modelos de regulação que combinam o controle realizado de "baixo para cima" -- pelos usuários e organizações-comum a supervisão governamental". No entanto, para que a supervisão governamental funcione, precisamos de categorias jurídicas atualizadas e novas teorias jurídicas capazes de abranger a complexidade dessas novas relações de serviço e trabalho. Os pesquisadores brasileiros não podem evitar essa discussão de caráter global. As tensões jurídicas da sharing economy, uma hora ou outra, terão que ser resolvidas. Seja em São Francisco ou São Paulo." (<http://rafazanatta.blogspot.com.br/2014/11/uber-e-as-tensoes-juridicas-globais-da.html> - 9 de novembro de 2014)

Assim, entende este Juízo pela ilegitimidade da prática de quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem o exercício da atividade econômica das impetrantes e de seus motoristas "parceiros" prestadores do serviço de transporte privado remunerado de passageiros mediante o uso da plataforma tecnológica Uber, única e exclusivamente em razão do desempenho de sua atividade, caracterizando-a indevidamente como transporte irregular de passageiros, até que esta mesma atividade venha a ser efetiva e validamente regulada.

Por todo o exposto, concedo, em parte, a segurança, para tornar definitiva, em parte, a liminar concedida, a fim de 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 aqueles a eles subordinados, que se abstenham de praticar quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem o exercício da atividade econômica das impetrantes de conexão de provedores e usuários do serviço privado de transporte individual remunerado de passageiros, bem como o exercício da atividade econômica de transporte privado individual remunerado de passageiros mediante utilização da plataforma tecnológica Uber por todos aqueles que comprovem a condição de motoristas profissionais credenciados às impetrantes, em razão única e exclusivamente do desempenho de tais atividades econômicas, até que estas atividades venham a ser válida e efetivamente regulamentadas pelo Poder Público, em especial por meio da aplicação de multas e apreensão dos veículos pelos mesmos utilizados, sob pena de multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por cada ato praticado em desacordo com a presente decisão judicial.

Deixo de condenar as impetradas ao pagamento de custas judiciais e taxa judiciária, em razão da isenção legal.

Sem honorários advocatícios, na forma do Enunciado nº 512 da Súmula do E. Supremo Tribunal Federal e do Enunciado nº 105 da Súmula do E. Superior Tribunal de Justiça.

Publique-se e intime-se.

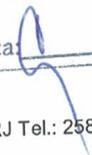
Dê-se vista ao MP.

Transitada em julgado, dê-se baixa na distribuição e arquivem-se os autos do processo.

Rio de Janeiro, 05/04/2016.

Ana Cecilia Argueso Gomes de Almeida - Juiz em Exercício

Estado do Rio de Janeiro Poder Judiciário
Tribunal de Justiça
Comarca da Capital
Cartório da 6ª Vara da Fazenda Pública
Av. Erasmo Braga, 115 sala415CEP: 20020-903 - Castelo - Rio de Janeiro - RJ Tel.: 2588-2952 e-mail:
cap06vfaz@tjrj.jus.br

C.M.C.M
Pág.: 25
Rubrica: 



Autos recebidos do MM. Dr. Juiz
Ana Cecilia Argueso Gomes de Almeida
Em ___/___/___

Código de Autenticação: **4VGL.5R57.GDCB.87DC**
Este código pode ser verificado em: <http://www4.tjrj.jus.br/CertidaoCNJ/validacao.do>

110
ANAARGUESO

ANA CECILIA ARGUESO GOMES DE ALMEIDA:000029794 Assinado em 05/04/2016 13:48:22
Local: TJ-RJ





Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro
Décima Sétima Câmara Cível

C.M.C.M
Pág.: 29
Rubrica:



APELAÇÃO CÍVEL Nº: 0406585-73.2015.8.19.0001

APELANTE1: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

APELANTE2: MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

APELADO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. E OUTRO

INTERESSADO: CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO

DESEMBARGADORA RELATORA: MARCIA FERREIRA ALVARENGA

APELAÇÃO CÍVEL. MANDADO DE SEGURANÇA. APLICATIVO PARA APROXIMAÇÃO ENTRE CLIENTES E MOTORISTAS QUE REALIZAM ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NA MODALIDADE PARTICULAR. FATO NOVO. PUBLICAÇÃO DA LEI MUNICIPAL N. 6.106/2016, QUE AMPLIOU A CAUSA DE PEDIR. INTELIGÊNCIA DO ART. 493 DO CPC. QUESTÃO PREJUDICIAL. DISCUSSÃO EM TORNO DA CONSTITUCIONALIDADE DA NOVA LEI. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL QUE NÃO PODE SER DECLARADA POR ÓRGÃO FRACIONÁRIO. CLÁUSULA DE RESERVA DE PLENÁRIO. INCIDENTE DE ARGUIÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE SUSCITADO POR ESTA CÂMARA A FIM DE QUE O ÓRGÃO ESPECIAL DESTA TRIBUNAL DE JUSTIÇA SE PRONUNCIE A RESPEITO DA CONSTITUCIONALIDADE DA LEI MUNICIPAL N.º 6106/16. SUSPENSÃO DO JULGAMENTO DOS RECURSOS ATÉ O TRÂNSITO EM JULGADO DA DECISÃO PROFERIDA NO INCIDENTE. PREJUDICADO O AGRAVO INTERNO.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos da Apelação Cível nº 0406585-73.2015.8.19.0001, em que é primeiro apelante o MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO

Secretaria da Décima Sétima Câmara Cível
Rua Dom Manuel, 37 – Lâmina III, Sala 234
Centro – Rio de Janeiro/RJ – CEP 20010-010



MARCIA FERREIRA ALVARENGA:000014052

Assinado em 20/04/2017 14:43:49
Local: GAB. DES(A). MARCIA FERREIRA ALVARENGA



Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro
Décima Sétima Câmara Cível

C.M.C.M.
Pág.: 90
Rubrica: 



DO RIO DE JANEIRO e segundo apelante o **MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO**, sendo apelados **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. E OUTRO**, acordam os Desembargadores que integram a 17ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, por unanimidade, **julgar prejudicado o agravo interno e suscitar incidente de arguição de inconstitucionalidade, suspendendo o processo até o julgamento final da questão prejudicial.**

Assim, decidem na conformidade do relatório e voto da relatora.

RELATÓRIO

Trata-se de mandado de segurança preventivo, com pedido de liminar, impetrado por **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. E OUTRO** apontando como autoridades coatoras o PRESIDENTE DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – DETRO-RJ e o SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO. Os impetrantes afirmam serem responsáveis pelo aplicativo “Uber”, que fornece plataforma para conectar motoristas e usuários de atividade econômica de transporte individual privado, atividade legal e garantida pela Constituição. Aduzem que os motoristas que realizam essa atividade, fazendo uso do aplicativo, vêm sofrendo injusta perseguição e punição, consistente na aplicação de multas e apreensões de veículos, com base em interpretação do Decreto Rio nº 40.518/15 e na Lei Complementar Municipal n. 159/2015. Sustentam que a plataforma traz claros benefícios de mobilidade, reduzindo os riscos de direção sob efeito de álcool e, de modo geral, o número de automóveis nas ruas, com positivo efeito ambiental. Alegam que a atividade realizada pelos motoristas parceiros, qualificada como transporte individual privado, sempre foi lícita, e distinta do transporte público individual realizado pelos taxistas, nos termos da Lei de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.468/11), e que o aplicativo se limitou a potencializar as suas oportunidades de negócio. Afirmam, em consequência, descabidas as autuações dos motoristas com base no artigo 13 da Lei Estadual n. 4.291/04, que se refere apenas a modalidades de transporte coletivo, bem como a fiscalização realizada pelo DETRO-RJ, cuja atribuição se restringe a controlar transportadoras, que exercem atividade de transporte coletivo e de carga, na modalidade intermunicipal.





Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro
Décima Sétima Câmara Cível

C.M.C.M
Pág.: 31
Rubrica:



Reputam, ainda, inaplicáveis o Decreto Rio nº 40.518/15 e a Lei Complementar Municipal n. 159/2015. Pleiteiam, liminarmente, a condenação das autoridades coatoras a se absterem de praticar quaisquer atos ou medidas que restrinjam ou impossibilitem o livre exercício da atividade empresarial da Uber, bem como, ao final, a concessão definitiva da ordem.

Decisão liminar concedida em fls. 637/642 e mantida por esta C. Câmara no julgamento do agravo de instrumento n. 0061837-32.2015.8.19.0000.

Parecer do Ministério Público atuante em primeira instância às fls. 1348/1359, no sentido da concessão parcial da ordem, para tornar definitiva a liminar concedida até que haja a efetiva regulamentação do serviço de transporte individual coletivo prestado pelas impetrantes e seus parceiros, de forma legal.

Em sentença de fls. 1362/1374, o juízo *a quo* concedeu, em parte, a segurança, para tornar definitiva a liminar concedida, a fim de 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 aqueles a eles subordinados, que se abstenham de praticar quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem o exercício da atividade econômica das impetrantes de conexão de provedores e usuários do serviço privado de transporte individual remunerado de passageiros, bem como o exercício da atividade econômica de transporte privado individual remunerado de passageiros mediante utilização da plataforma tecnológica Uber por todos aqueles que comprovem a condição de motoristas profissionais credenciados às impetrantes, em razão única e exclusivamente do desempenho de tais atividades econômicas, até que estas atividades venham a ser válida e efetivamente regulamentadas pelo Poder Público, em especial por meio da aplicação de multas e apreensão dos veículos pelos mesmos utilizados, sob pena de multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), por cada ato praticado em desacordo com a presente decisão judicial. Deixou de condenar as impetradas ao pagamento de custas judiciais e taxa judiciária, em razão da isenção legal, bem como afastou a condenação ao pagamento de honorários advocatícios, na forma do Enunciado nº





Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro
Décima Sétima Câmara Cível

C.M.C.M
Pág.: 92
Rubrica:



512 da Súmula do E. Supremo Tribunal Federal, e do Enunciado nº 105 da Súmula do E. Superior Tribunal de Justiça.

O Ministério Público, em contradição com o parecer anterior, que embasou a sentença, interpôs recurso de apelação nas fls. 1480/1491, no qual requer a reforma da sentença, alegando, em síntese, a existência e validade de normas municipais regulando a atividade em questão; a constitucionalidade da normativa que condiciona o transporte de passageiros à autorização ou delegação; e a possibilidade de restrição à livre iniciativa e à livre concorrência. Aduz ainda que a Lei de Mobilidade Urbana contém simples enumeração de conceitos e que a oferta veiculada publicamente coloca o Uber no mesmo grupo dos táxis, em oposição a um *transfer* contratado por um hotel para o seu hóspede. Sustenta que nada indica que a exploração levada a cabo pelos titulares das permissões em desfavor dos auxiliares seria diferente com o Uber, e que o sistema anônimo de avaliações é um avanço, mas que a atividade dos impetrantes tem um impacto no espaço urbano, cuja ilegalidade só é controversa porque é utilizado por uma classe economicamente privilegiada.

O Município do Rio de Janeiro, por sua vez, interpôs recurso de apelação nas fls. 1521/1543, no qual requer, preliminarmente, a concessão de efeito suspensivo ativo à apelação, para suspender os efeitos da liminar até a decisão final da representação de inconstitucionalidade nº 0055838-98.2015.8.19.0000. Pretende, ainda, a anulação da sentença, por ausência de fundamentação, nos termos dos artigos 10, 489, §1º, e 1022 do CPC, em razão da falta de concretização dos conceitos indeterminados utilizados, gerando insegurança jurídica, pela atribuição de efeitos *erga omnes* à decisão em mandado de segurança individual, e, ainda, pela impetração em face de ato normativo abstrato e genérico. Postula, subsidiariamente, a reforma da sentença, afirmando existirem mais semelhanças do que diferenças entre o serviço de táxi e o do Uber, pois ambos têm opções de baixo custo ou de custo mais elevado, ambos cobram com base em quilometragem e tempo, ambos podem ser chamados por aplicativos. Aduz que o serviço aumenta o número de veículos nas ruas, gerando prejuízos à mobilidade urbana. Sustenta que o serviço realizado pelos motoristas associados é de transporte urbano motorizado, de passageiros, individual e





privado, mas que deve ser enquadrado como “transporte público individual”, previsto no inciso VIII, e não no X, do artigo 4º da Lei 12. 587/12 (Lei que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana). Afirma que é de competência municipal a regulação do transporte urbano, por ser matéria de interesse local, e que as limitações se justificam para garantir fluidez ao tráfico, e que mesmo para serviços tipicamente privados, como o fretamento, as normas locais estabelecem requisitos de segurança, bem como reconhece a competência do administrador para regular e autorizar o transporte remunerado de passageiros. Conclui pela ausência de violação aos princípios da livre iniciativa, do livre exercício de trabalho e da livre concorrência, uma vez que a regulamentação configura apenas intervenção estatal para controle das vias de transporte. Prequestiona a aplicação dos artigos 1º, IV; 5º, XIII e LXX; 21, XX; 30, I e 170, caput e inciso IV da Constituição Federal; dos artigos 10; 18; 485; 489 e 1022 do CPC/15; dos artigos 21 e 22 da Lei Federal 12.016/09; dos artigos 4º, 12 e 18 da Lei Federal 12.587/12 e dos artigos 96,III; 107; 135 e 231, VIII do Código de Trânsito Brasileiro.

Contrarrazões dos impetrantes em fls. 1575/1596 e em fls. 2000/2019, em prestígio da decisão.

Petição da CÂMARA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO em fls. 2615/2616, requerendo sua admissão no feito na condição de terceiro interessado.

Petição do SINDICATO DOS MOTORISTAS DE EMPRESAS E AUXILIARES DE TÁXI DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – SIMEATAERJ, em fls. 2623/2636, requerendo sua intervenção como *amicus curiae*, com direito à sustentação oral e embargos de declaração, e alegando a ausência de autorização estatal aos serviços prestados pela impetrante, com violação aos princípios constitucionais da mobilidade urbana e do meio ambiente.

Parecer da Procuradoria de Justiça, em fls. 2703/2706, pugnando pela suspensão do processo até a decisão final do Colendo Órgão Especial deste Tribunal de Justiça quanto à inconstitucionalidade ou não dos artigos questionados da Lei Complementar Municipal 159/2015.



Manifestação da CÂMARA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, em fls. 2707, também pela suspensão do processo, nos termos do parecer do Ministério Público.

Resposta dos impetrantes nas fls. 2710/2713, afirmando não ser contra a suspensão do feito, mas sustentando a distinção de objeto das ações e a independência de sua pretensão no presente feito, perante eventual declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos da lei municipal, e manifestando-se contra o ingresso do SIMEATERJ como *amicus curiae*, alegando que o referido sindicato já ajuizou ação contra a impetrante, cujo pedido liminar foi rejeitado, e ora pretende obter o mesmo efeito por via transversa.

Decisão rejeitando o pedido da SIMEATERJ para ingresso no feito como *amicus curiae*, bem como o pedido da Procuradoria de Justiça e da interessada de suspensão do feito.

Parecer da Procuradoria de Justiça em fls. 2719/2762, pela suspensão do processo até o julgamento pelo Órgão Especial e, subsidiariamente, pelo desprovimento de ambos recursos.

Manifestação da interessada em fls. 2763/2766, Câmara Municipal do Rio de Janeiro, no sentido da aplicação da cláusula de reserva de plenário quando se afasta a aplicação de lei em vigor, nos termos da súmula vinculante n. 10 do STF.

Manifestação dos impetrantes em fls. 2771/2777.

Decisão de fls. 2785/2786, mantendo os efeitos da liminar, confirmada pela sentença recorrida, ante a publicação da Lei Municipal n. 6.106/16.

Manifestação dos impetrantes em fls. 2794/2801, afirmando que a lei nova é mera repetição da lei anterior e que pode ser objeto de apreciação na presente ação, com base no disposto no art. 493 do CPC/2015.



O Município do Rio de Janeiro interpôs agravo interno nas fls. 2812/2819 contra a decisão que manteve a liminar, sob o fundamento de que a nova lei não possui relação direta com o presente feito, já que inova ao exigir que os veículos utilizados sejam licenciados com placa vermelha junto à autoridade estadual de trânsito, veda a instituição de estabelecimentos de oferta de transporte não autorizado e determina que os serviços de transporte público individual serão restritos aos taxistas. Aduz que a decisão implica indireta decretação de inconstitucionalidade da lei municipal sem a observância da cláusula de plenário.

Manifestação da Procuradoria de Justiça nas fls. 2824/2838, no sentido de que o objeto do mandado de segurança restou prejudicado pela edição da Lei Municipal n. 6.106/2016.

É o relatório.

VOTO

Os recursos de apelação são tempestivos e estão satisfeitos os demais requisitos de admissibilidade.

Trata-se de mandado de segurança visando evitar que as autoridades apontadas como coatoras pratiquem atos que restrinjam ou impossibilitem a atuação dos motoristas que exercem sua atividade fazendo uso do aplicativo desenvolvido pela impetrante. O juízo *a quo* concedeu em parte a ordem, para vedar a prática dos atos indicados, quando baseados exclusivamente do desempenho de tais atividades econômicas, até que estas atividades venham a ser válida e efetivamente regulamentadas pelo Poder Público. Contra essa decisão ora insurgem-se não apenas o Município, mas também o Ministério Público, a despeito de o próprio representante do *Parquet* que inicialmente atuava no feito ter dado parecer a favor da concessão da ordem (fls. 1348/1359).

Deve-se destacar, de plano, que o presente *mandamus* não foi ajuizado com o objetivo de discutir lei em tese ou avaliar a constitucionalidade do artigo 13 da Lei Estadual n. 4.291/04, que se refere apenas às mobilidades de transporte



coletivo, ou da Lei Complementar Municipal n. 159/2015. Seria a via inadequada, pelo teor da Súmula n. 266 do STF, e a instância incompetente para este debate, que já vem sendo realizado no âmbito da representação de inconstitucionalidade nº 0055838-98.2015.8.19.0000, junto ao Órgão Especial desta E. Corte.

Nesse sentido, observa-se que o objeto deste processo, inicialmente, se restringia a avaliar se os dispositivos legais presentes na Lei Estadual n. 4.291/04 ou da Lei Complementar Municipal n. 159/2015, bem como outros vigentes quando do ajuizamento da ação, são suficientes para dar respaldo à conduta das autoridades apontadas como coatoras, no tocante a multar e apreender veículos de motoristas, que fazem uso do aplicativo veiculado pela impetrante, em razão somente da atividade que exercem, qual seja, o transporte individual de passageiros. Sustentam os recorrentes que a interpretação dos dispositivos citados veda essa atividade, que restaria restrita aos taxistas autorizados pelo Poder Público.

Contudo, no curso do processo e após pautado o julgamento dos recursos de apelação, foi promulgada nova Lei Municipal n. 6.106/2016, sem a *vacatio legis*, que seria de se esperar, fato que motivou a decisão de fls. 2785/2786, no sentido de manter os efeitos da decisão de primeira instância, a despeito da publicação da nova lei, retirando-se o feito de pauta.

Em reação, o segundo apelante, Município do Rio de Janeiro, interpôs agravo interno, sob o fundamento de que a Lei Municipal n. 6.106/2016 não possui relação direta com o presente feito, razão pela qual a nova lei não poderia ser discutida nestes autos. No mesmo sentido, entendeu a douta Procuradoria de Justiça nas fls. 2824/2838. No mais, o segundo apelante aduz que a análise da lei mais recente implica indireta decretação de inconstitucionalidade de lei municipal, sem a observância da cláusula de plenário.

Ocorre que, como esclarecido no relatório, o objeto do presente mandado de segurança dirige-se a evitar que as autoridades apontadas como coatoras pratiquem atos que restrinjam ou impossibilitem a atuação dos motoristas que exercem sua atividade fazendo uso do aplicativo desenvolvido pela impetrante. A interpretação que se pretende conferir àquelas normas



municipais não integra o pedido, mas apenas a causa de pedir do *writ*, que pode sofrer variações no curso do processo, amplificando ou restringindo a *causa petendi*.

É por essa razão que o Código de Processo Civil em seu artigo 493 (antigo art. 462 do CPC/73) prevê a possibilidade de surgimento de fatos novos (constitutivos, modificativos ou extintivos do direito) que possam influir no julgamento do mérito, determinando que o juiz tome tais fatos em consideração, de ofício ou a requerimento da parte, no momento de proferir a decisão. O legislador assim o fez, por que a modificação da causa de pedir não afeta o princípio da adstringência da demanda (artigos 114, 492 e 1.013 do CPC/15), eis que este se restringe ao pedido, ao passo em que vai ao encontro do princípio da economia processual, poupando a parte da necessidade de ajuizamento de novas demandas com o mesmo objeto, mas com fundamentos distintos.

Desse modo, ao contrário do que sustentam os apelantes, a decisão de fls. 2785/2786 não violou o princípio da congruência (ou adstringência), pois a análise da aplicação da Lei n. 6.106/2016 é questão relativa à causa de pedir, e não ao pedido formulado no *mandamus*. E mais: é questão nova que surgiu no curso do processo com influência direta no objeto da demanda, razão pela qual, antes de se furtrar à sua análise, ao contrário, faz-se inevitável tratá-la nesta sede, como impõe o art. 493 do Código de Processo Civil, *in verbis*:

Art. 493. Se, depois da propositura da ação, algum fato constitutivo, modificativo ou extintivo do direito influir no julgamento do mérito, caberá ao juiz tomá-lo em consideração, de ofício ou a requerimento da parte, no momento de proferir a decisão.

Parágrafo único. Se constatar de ofício o fato novo, o juiz ouvirá as partes sobre ele antes de decidir.

Como esta Relatora já cumpriu com o disposto no parágrafo único do mencionado artigo, ouvindo as partes interessadas sobre a análise da nova lei municipal, a questão está madura para ser enfrentada neste Colegiado.



Como destacado, a Câmara Municipal, após pautado para julgamento o presente feito, e não obstante acompanhá-lo inclusive como parte interessada, aprovou a Lei Municipal n. 6.106/2016, sem previsão da *vacatio legis*, que seria esperada no que tange a uma questão de tamanha repercussão social. A lei foi sancionada pelo prefeito e entrou em vigor de imediato, impondo ao Judiciário a manutenção da liminar para evitar o dramático impacto que a mudança, tão repentina, traria. A referida lei determina, em seu primeiro artigo:

“Art. 1º. Fica proibido, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, o transporte remunerado de passageiros em carros particulares, a título de transporte coletivo e/ou individual, estando ou não cadastrados em aplicativos ou sites.”

Se a legislação anterior viabilizava um esforço hermenêutico no sentido de compatibilizá-la com os preceitos superiores do ordenamento, parece que o novo diploma municipal, nos termos rigorosos em que foi redigido, não se compraz da mesma possibilidade. O Poder Legislativo Municipal nitidamente pretendeu banir o uso de carros particulares para o transporte remunerado de passageiros, no Município do Rio de Janeiro, ao impedir que ele seja realizado em veículos particulares. A contradição de que o transporte particular somente possa ocorrer em veículos não particulares leva à inevitável conclusão de que o Município do Rio de Janeiro teria banido todo um ramo de atividade econômica até então existente, qual seja, o transporte particular individual de passageiros.

Entretanto, parece-me igualmente inevitável constatar que o Poder Legislativo, ao editar a nova Lei Municipal n.º 6106/16, ultrapassou os limites estabelecidos pela Constituição, quanto à sua competência para legislar sobre a matéria, tratando-se de vício de inconstitucionalidade insanável.

O art. 22, XI, da CF/88 é claro ao determinar que “compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte”. Como a Lei Municipal n.º 6.106/2016, em sua integralidade, dispõe sobre a proibição do transporte remunerado de passageiros em veículos particulares e as respectivas medidas de fiscalização, trata-se de lei municipal que usurpou a competência da União para legislar sobre transporte.



Em paralelo com o raciocínio acima exposto, o Supremo Tribunal Federal já considerou inconstitucionais leis estaduais que cominavam penalidades de trânsito a motorista embriagado, como também lei distrital que regulamentou transporte remunerado de passageiro com uso de motocicleta, bem assim lei estadual que dispôs de inspeção técnica de veículos, sob o pretexto de autorizar concessão de serviços. Todos esses julgados tiveram como fundamento o art. 22. XI, da CF/88, que confere competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte:

“É inconstitucional a lei distrital ou estadual que comine penalidades a quem seja flagrado em estado de embriaguez na condução de veículo automotor”. (STF, ADI 3.269, rel. min. Cezar Peluso, j. 1º-8-2011, P, DJE de 22-9-2011).

“Lei distrital 3.787, de 2-2-2006, que cria, no âmbito do Distrito Federal, o sistema de moto-service – transporte remunerado de passageiros com uso de motocicletas: inconstitucionalidade declarada por usurpação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, XI)”. (STF, ADI 3.679, rel. min. Sepúlveda Pertence, j. 18-6-2007, P, DJ de 3-8-2007). Vide: ADI 3.610, rel. min. Cezar Peluso, j. 1º-8-2011, P, DJE de 22-9-2011.

“É inconstitucional a lei estadual que, sob pretexto de autorizar concessão de serviços, dispõe sobre inspeção técnica de veículos para avaliação de condições de segurança e controle de emissões de poluentes e ruídos”. (STF, ADI 3.049, rel. min. Cezar Peluso, j. 4-6-2007, P, DJ de 24-8-2007).

Veja-se que o conteúdo da norma, de cunho proibitivo genérico, embora restritiva à circunscrição do município do Rio de Janeiro, não guarda qualquer relação com matéria de interesse local, peculiar ao município, o que afasta o disposto no art. 30, I, da CF/88. Para se assegurar disso, basta notar que a regulamentação, autorização ou licenciamento para a atividade de motorista particular não se inclui no extenso rol do art. 30 (incisos IV a XLIII) da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, que enumera a competência municipal daquelas áreas que se compreende como de interesse local, para além da cláusula geral do art. 30, I, da referida lei.

Numa perspectiva analítica, percebe-se que o conteúdo da nova lei não versa sobre organização de regime de concessão ou permissão de serviço público de interesse local, tal como no caso do transporte público municipal,



previsto no art. 30, V, da Lei Maior. Ora, se a norma do art. 1º e seguintes da Lei n. 6.106/2016 pretende tornar ilegal a profissão de motorista particular, a questão não está afeita à matéria das concessões ou permissões, previstas como competência do município no art. 30, V, da CF/88. Fere também o disposto no art. 30, VI, "f", da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, que restringe a competência do município à organização e prestação de "transporte coletivo".

No mais, extrapola os limites da competência para, apenas, organizar, dirigir e fiscalizar o tráfego de veículos em seu território, como prevê o art. 30, VII, "b", e XIII, "a" a "d", da Lei Maior do Município, bem como de legislar sobre o sistema de transporte urbano, que se limita a "determinar itinerários e os pontos de parada obrigatória de veículos de transporte coletivo e os pontos de estacionamento de táxis e demais veículos, e fixar planilhas de custos de operação, horários e itinerários nos pontos terminais de linhas de ônibus", na forma do art. 30, XII, da mesma lei.

Cuida-se, portanto, de uma lei que, em seu conteúdo, tratou de tema de interesse nacional, relacionado (i) ao transporte individual e particular de passageiros, de competência privativa da União, na forma do art. 22, XI, da CF/88; e (ii) às condições para o exercício de profissões, na medida em que se restringiu a profissão de motorista àquele prestador de serviço público permissionário de taxi, proibindo as demais, circunstância na qual violou a competência privativa da União, prevista no art. 22, XVI da CF/88.

Por tais razões, em sendo a **questão prejudicial** ao deslinde do feito, para o julgamento final dos recursos de apelação, e em respeito à cláusula de reserva de plenário (art. 97 da CF/88) e ao verbete de Súmula Vinculante n. 10 do Supremo Tribunal Federal, faz-se mister a instauração do incidente de arguição de inconstitucionalidade da Lei Municipal n.º 6106/16, por vício de inconstitucionalidade formal orgânica, em sede de controle difuso, na forma do art. 99 do Regimento Interno deste Tribunal e do art. 948 e seguintes do CPC/15 e a conseqüente suspensão do processo até o julgamento final do incidente.

Ante o exposto, e dada a exigência constitucional de reserva de plenário, vota-se para que seja **SUSCITADO O INCIDENTE DE**



Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro
Décima Sétima Câmara Cível

C.M.C.M	
Pág.: 41	
Rubrica:	

2860

Trabalho de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
2860
Cambiado Eletronicamente

INCONSTITUCIONALIDADE, a fim de que o Órgão Especial deste Tribunal de Justiça se pronuncie a respeito da constitucionalidade da Lei nº 6.016/2016 do Município do Rio de Janeiro, julgando prejudicado o agravo interno e suspendendo-se o julgamento dos recursos de apelação até o trânsito em julgado da decisão proferida no incidente. Remetam-se os autos ao Órgão Especial.

Rio de Janeiro, 19 de abril de 2017.

MARCIA FERREIRA ALVARENGA
DESEMBARGADORA RELATORA





PROCESSO N.º: Projeto de Lei n.º 001/2017

REFERÊNCIA: Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte de pessoas no município de Conceição de Macabu, e dá outras providências.

PARECER

Diante do parecer da Procuradoria desta Casa, de fls. 12/14, apresentamos nova redação ao “caput” do artigo 1.º do Projeto de Lei n.º 01/2017, de autoria do Vereador Carlos Augusto de Paula Barbosa, adequando assim à justificativa do referido Projeto, quanto ao apontamento de que a caso Projeto de Lei venha ser aprovado por esta Casa, poderão ocorrer ações judiciais. E ainda a existência no Tribunal de Justiça deste Estado Ação de Incidente de Inconstitucionalidade sob a Lei de igual teor do Município do Rio de Janeiro, está Comissão OPINA que o plenário rejeitei o presente Projeto, e aguarde o julgamento da referida Ação de Inconstitucionalidade, podendo o Projeto voltar ao plenário no próximo ano ou neste, desde que subscrita pela maioria dos Vereadores, nos termos da Lei Orgânica e do Regimento Interno.

Diante do exposto, a Comissão de Legislação, Justiça e Redação apresenta nova redação ao Projeto de Lei n.º 01/2017, levando a matéria à discussão e votação em plenário.

Conceição de Macabu – RJ, 06 de junho de 2017.

André Luiz de Sousa Fernandes
Relator

Pelo parecer :

Valmir Tavares Lessa
Presidente

Paulo Henrique S. de Azevedo
Membro



Projeto de Lei n.º 01/2017.

Ementa: *Dispões sobre a proibição de uso de carros particulares para o transporte remunerado de pessoas no Município de Conceição de Macabu e dá outras providências.*

A CÂMARA MUNICIPAL DE CONCEIÇÃO DE MACABU, por seus representantes legais DECRETA, o Chefe do Poder Executivo SANCIONA a seguinte:

LEI

Art. 1.º - Fica proibido, no âmbito do Município de Conceição de Macabu, o transporte remunerado de passageiros em carros particulares, a título de transporte coletivo e/ou individual, estando ou não cadastrados em aplicativos, ou sites.

Art. 2.º - Caso exista veículo praticando a conduta descrita no artigo 1.º, os mesmos serão fiscalizados pelo Poder Executivo através de seus órgãos competentes para coibirem a prática deste tipo de transporte remunerado.

Art. 3.º - Para efeitos desta Lei ficam também proibidas às contratações e cadastros de estabelecimentos comerciais cujos serviços incluem este tipo de transporte remunerado e cadastrado em aplicativo ou site, onde deverá ser aplicado ao responsável o pagamento de multa prevista na Lei n.º 8.078 de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor.

Art. 4.º Os serviços de transporte de passageiros serão mantidos através dos veículos legalizados pelo Município de Conceição de Macabu, cuja atividade privativa é restrita ao profissional taxista, profissão regulamentada através da Lei Estadual n.º 6.504, de 16 de agosto de 2013.

Art. 5.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Conceição de Macabu, 06 de fevereiro de 2017.

Carlos Augusto Paula Barbosa
Vereador