



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**Registro: 2015.0000495802**

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Agravo de Instrumento nº 2128660-56.2015.8.26.0000, da Comarca de São Paulo, em que são agravantes SINDICATO DAS EMPRESAS DE TÁXI E LOCAÇÃO DE TÁXI DO ESTADO DE SÃO PAULO, ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TÁXIS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO e ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TAXIS DE FROTA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO ADETAX, são agravados UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. e UBER INTERNATIONAL B.V..

**ACORDAM**, em 29ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Negaram provimento ao recurso, com observação. V.U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores SILVIA ROCHA (Presidente), CARLOS HENRIQUE MIGUEL TREVISAN E NETO BARBOSA FERREIRA.

São Paulo, 15 de julho de 2015.

**Silvia Rocha**  
**RELATORA**  
Assinatura Eletrônica



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

29ª Câmara de Direito Privado  
Agravado de Instrumento nº 2128660-56.2015.8.26.0000  
41ª Vara Cível de São Paulo (processo nº 1054861-85.2015.8.26.0100)  
Agravantes: Sindicato das Empresas de Táxi e Locação de Táxi do Estado de São Paulo e outros  
Agravadas: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. e outra  
Juiz de 1º Grau: Paulo Rogério Bonini  
Voto nº 19055.

- Ação civil pública - Pedido de antecipação de tutela, para que as rés suspendam o funcionamento do aplicativo Uber - Ausência dos requisitos previstos no artigo 273 do Código de Processo Civil - Agravo não provido, com observação.

Autores de ação civil pública, os agravantes rebelam-se contra r. decisão que indeferiu pedido de antecipação de tutela, nos seguintes termos:

*“Visto. 1. O feito foi remetido ao Ministério Público para manifestação preliminar, tendo em vista a existência de inquérito civil para apuração dos fatos descritos nesta ação (Inquérito Civil 14.161.1735/14 - 6ª Promotoria de Justiça do Consumidor da Capital), o que poderia, em determinados casos, gerar a falta de interesse nesta ação autônoma, eis que o titular primeiro do poder de polícia sobre atos ilícitos cometidos pela requerida teria a primazia do ajuizamento de eventual ação civil pública com base nos fatos investigados no inquérito civil. 2. Ou seja, está-se ainda a verificar a própria viabilidade da inicial, situação que antecede à apreciação da liminar/antecipação da tutela pretendida. Isto porque indeferida a inicial, na forma pretendida, não há que se falar em interesse processual na apreciação da liminar. 3. No mais, não vislumbro, com base nos documentos apresentados, elementos para a concessão da liminar pretendida. Por primeiro, tenho que os fatos, sendo objeto de inquérito civil, não justificam a suspensão de um serviço que é prestado em diversos países de forma regular, com ou sem regulamentação. O simples fato de uma atividade, em geral inovadora, não ser regulamentada, não traduz sua ilicitude de plano. Há de se verificar, a um só tempo, se há ofensa a normas de ordem pública e se, de fato, observa-se risco social por conta de tal prestação. Tais*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

*consequências, de fato, atingem a coletividade do município como um todo, justificando a legitimidade do Ministério Público para eventual atuação em ação coletiva, mas não de entidades que existem tão somente para defender os interesses de seus associados diretos e interessados indiretos. Isto porque a análise da inicial deixa claro que eventual interesse que o sindicato e associação autoras buscam tutelar, de forma indireta, não é o coletivo em sentido amplo, mas sim o interesse econômico de seus associados e filiados, no caso, taxistas que prestam serviços de diversas formas em São Paulo, traduzindo esvaziamento da legitimidade para o pedido liminar em tutela da coletividade. Além disto, o risco na demora arguido não se vincula a danos sociais e coletivos de usuários, mas sim a danos econômicos - e isto a própria inicial apresenta como fundamento dos pedidos - a seus associados e filiados. Ora, tal dano traduz-se em um hipotético lucro cessante que não se vislumbra em sede de inicial, não se admitindo tal fato por presunção ou indício. De outra forma, a situação da prestação de serviços de forma inovadora e ainda não regulamentada, similar a todas as situações envolvendo novas ferramentas de tecnologia que atendam a uma necessidade pontual das pessoas, estando em funcionamento por razoável tempo, esvazia a questão do risco da demora. Em verdade, trata-se de situação consolidada que não justifica o pedido de suspensão liminar. Observa-se, ainda, que o pedido de liminar, a um só tempo, traduz risco de efeitos do processo em relação a usuários finais que, não sendo motoristas cadastrados no UBER para a prestação de serviços, mas sim pessoas que se utilizam da ferramenta de tecnologia em seu interesse, não podem ser diretamente atingidos por atos judiciais em ação limitada contra uma parte. Não se pode, sem o reconhecimento pleno da ilicitude do serviço, simplesmente determinar o bloqueio de aplicativo que, de fato, pode ser utilizado por brasileiros no exterior e, no caso, em outros estados da Federação, não abrangidos pela eficácia limitada da ação civil pública perante a Justiça Comum Estadual. Por fim, observo evidente risco de dano reverso em caso de concessão da liminar pretendia, pois o contraponto da tutela de um possível lucro cessante não comprovado dos integrantes da associação e sindicato autores da ação, haverá, com a suspensão, dano emergente certo aos motoristas que prestam serviços a partir do uso do*



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

*sistema, bem como de usuários que eventualmente não se beneficiem de preços mais competitivos ofertados pelo sistema questionado. A suspensão imediata dos serviços trará prejuízo aos usuários do UBER que não corresponderá, com segurança, a um ganho dos taxistas, pois não se tem certeza que aqueles que se usam do sistema inovador usem, em substituição, o serviço de táxi. Por outro lado, a continuidade do uso do UBER não significará, com a mesma segurança, prejuízo equivalente a um sem número de taxistas integrantes da associação e filiados ao sindicato autores, já que não se tem segurança que todo usuário do serviço o tenha escolhido em substituição ao uso de táxi. Pode muito bem fazê-lo em substituição ao uso de veículo próprio, o que não traduz qualquer prejuízo direto aos taxistas. Não há, portanto, periculum in mora. Fica, assim, INDEFERIDA A LIMINAR PRETENDIDA. 4. Aguarde-se a manifestação do Ministério Público, quando será feito o juízo de admissibilidade da ação civil pública e, em caso de aceitação, haverá intimação da ré para apresentação de defesa no prazo legal. Intime-se.” (fls. 989/991).*

Os agravantes sustentam que: a) são partes legítimas para figurar no polo ativo da ação e têm evidente interesse no processo, pois são entidades civis regularmente constituídas para a defesa dos interesses de seus associados e porque a legitimidade do Ministério Público não é exclusiva, mas concorrente; b) estão presentes os pressupostos legais necessários à antecipação da tutela recursal; c) a decisão agravada é nula, porque foi proferida antes da juntada aos autos da manifestação do Ministério Público; d) a legislação brasileira determina que o transporte remunerado de passageiros, em veículos automotores, só pode ser feito por taxistas; e) o aplicativo Uber provê serviço remunerado de transporte urbano de passageiros, em veículos particulares, com regras próprias e sem o controle do Poder Público, de modo clandestino e ilegal; f) as rés podem gerenciar o funcionamento do seu aplicativo de modo remoto, em qualquer lugar do mundo; g) elas promovem concorrência desleal, pois não se submetem às regras do setor de transportes, e aos ônus correspondentes, praticando preços por elas mesmas estabelecidos; h) os táxis não prestam serviço de transporte público e sim serviço de interesse



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

público, organizado, disciplinado e fiscalizado pelo Estado; i) o Departamento de Transportes Públicos do Município de São Paulo, concluiu, no processo administrativo nº 2014.0.227.265-7, que o serviço promovido pelas rés, por meio do referido aplicativo, é ilegal; j) não há nada de inovador no transporte clandestino de passageiros nem na tecnologia que lhe dá suporte; l) o transporte remunerado e organizado de passageiros é realizado na cidade de São Paulo há mais de um século e não depende de regulamentação, como a decisão agravada considerou; m) a situação revela perigo de dano grave e de difícil reparação, porque os taxistas vêm perdendo número expressivo de passageiros, dia a dia, pela captação realizada por motoristas clandestinos, e porque, recentemente, a Uber colocou à disposição de seus usuários uma nova modalidade de serviço, chamada “Uber X”, diminuindo significativamente os seus custos e aumentando a quantidade de motoristas cadastrados; n) a suspensão do aplicativo deve ter escala nacional, pois não há como restringir o acesso ao domínio “.br” apenas no estado de São Paulo; o) a decisão agravada cogitou de dano aos usuários do aplicativo, que eventualmente se beneficiem de “preços mais competitivos”, mas ignorou o fato de que as tarifas cobradas pelos táxis são fixadas em decreto; p) há aplicativos disponíveis na internet, para uso de táxis legalmente habilitados, que oferecem vantagens similares às do Uber, e muitos deles aceitam cartões de crédito como forma de pagamento; e q) não há evidências de que o público das agravadas seja diferente do público que utiliza táxis, vislumbrando-se, também sob tal ótica, risco de dano grave e de difícil reparação. Pedem, com base nisso, a reforma da decisão.

É o relatório.

Os agravantes pediram, na petição inicial, antecipação de tutela para: “a) suspender o funcionamento e a disponibilização do aplicativo Uber” tanto para os passageiros como para os motoristas, ordenando às agravadas que promovam os atos necessários a esse objetivo, de modo que cesse a promoção de qualquer modo do transporte de passageiros por motoristas parceiros não taxistas em veículos de categoria particular, sob pena de multa diária de R\$200.000,00, limitada a R\$10.000.000,00, no prazo de cinco dias, a contar da intimação; b) intimar,



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

por ofício, as empresas Google, Apple, Microsoft e Samsung, para que promovam a imediata remoção, de suas lojas virtuais, do aplicativo Uber, sob pena de responderem seus administradores por crime de desobediência; c) ordenar ao responsável pela guarda o fornecimento de registros de conexão ou de registros de acesso a aplicações de internet, para que informe e bloqueie os domínios (DNS) das rés, para o uso do aplicativo no Brasil; e d) intimar por ofício as empresas de telefonia celular operantes em São Paulo, Claro, Nextel, Oi, Tim e Vivo, para bloquearem a utilização do aplicativo das rés nos celulares” (fls. 62/63). Formularam, em seguida, pedido principal, para: “a) proibir, em definitivo, o funcionamento e a disponibilização do aplicativo Uber no território brasileiro, para que cesse a promoção do transporte de passageiros por motoristas parceiros não taxistas em veículos de categoria particular, sob pena de multa diária de R\$200.000,00, limitada a R\$10.000.000,00, e de responderem seus administradores por crime de desobediência; b) condenar as rés ao pagamento de indenização por perdas e danos e lucros cessantes, em favor de fundo destinado a reparar os bens lesados, em montante a ser apurado em fase de liquidação, correspondente a todo faturamento obtido no exercício da atividade ilegal de transporte no Estado de São Paulo desde o início da utilização do aplicativo, ou seja, desde o início de suas atividades até a efetiva cessação; c) condenar as rés ao pagamento de indenização por danos morais, no valor correspondente à metade de todo o faturamento bruto por elas obtido com a atividade ilícita; e d) condenar as rés ao pagamento das custas e despesas processuais, inclusive honorários periciais, e aos honorários advocatícios de sucumbência.” (fls. 63/64).

A antecipação dos efeitos da tutela exige a existência de “prova inequívoca”, que convença o Juiz da “verossimilhança da alegação”, e de “fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação”, caracterização de “abuso de direito de defesa” ou “manifesto propósito protelatório do réu” (artigo 273, *caput*, I e II, do Código de Processo Civil).

No dizer de ATHOS GUSMÃO CARNEIRO, “A verossimilhança, em seu conceito jurídico-processual, é mais do que o ‘fumus





**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

boni iuris' exigível para o deferimento de medida cautelar” (Da Antecipação de Tutela no Processo Civil, 2ª ed., pág. 25). Ou nas palavras de BARBOSA MOREIRA, “o juiz deve reclamar uma forte probabilidade de que o direito alegado realmente exista” (ob. cit., pág. 26).

A antecipação da tutela, de modo diverso das medidas cautelares, não visa apenas assegurar as condições necessárias para preservar o direito a ser tutelado no processo, mas sim o adiantamento do próprio direito perseguido na ação, daí requerendo cognição em plano mais profundo.

Assim sendo, para o devido cumprimento do rigor imposto pelo artigo 273 do Código de Processo Civil, “Deve haver prova inequívoca das alegações do autor, isto é, insuscetível de gerar perplexidade quanto ao fato constitutivo do direito alegado” (PONTES DE MIRANDA, com atualização por SÉRGIO BERMUDEZ, Comentários ao Código de Processo Civil, Forense, Tomo III, pág. 536).

Não se ignora que a legislação brasileira proíbe o transporte remunerado de passageiros, em veículos automotores particulares, por motoristas que não exerçam a profissão de taxista (artigo 2º, da Lei Federal nº 12.468/11) – em São Paulo, o tema é disciplinado pelas Leis nºs 7.329/69 e 15.676/12 –, que está em discussão, na Câmara Municipal, projeto de lei que pretende vetar o uso do aplicativo na cidade, assunto com grande repercussão na mídia, não apenas por envolver interesses de taxistas e de usuários da plataforma tecnológica, mas também por acalorar o debate sobre o problema da mobilidade urbana e, ainda, que o Ministério Público instaurou inquérito para apuração dos fatos noticiados na inicial desta ação (fls. 26/65) – Inquérito Civil nº 14.161.1735/14, da 6ª Promotoria de Justiça do Consumidor da Capital –, em maio deste ano (informação obtida no *site* [www.mpsp.mp.br](http://www.mpsp.mp.br)).

Consta do agravo que o Uber é utilizado em mais de cinquenta países e tem provocado mudanças significativas no uso dos meios de transporte em diversas cidades (fls. 607/655). Enquanto os autores



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

alegam que o uso do *software* é ilegal, as rés afirmam que a plataforma limita-se a aproximar passageiros e motoristas, facilitando os deslocamentos nos grandes centros urbanos e melhorando, de modo geral, a qualidade de vida das pessoas (fls. 701/734).

A questão é abrangente e, neste momento, no início do processo, não é possível identificar, com clareza, prova inequívoca do direito invocado ou verossimilhança nas alegações dos autores, tampouco risco de dano irreparável ou de difícil reparação, recomendando a experiência e o bom senso que se aguarde a vinda de novos elementos aos autos (contestação das rés, informações sobre o inquérito civil mencionado, etc), para exame mais acurado do pedido antecipatório.

O aplicativo das rés é utilizado na cidade de São Paulo desde o primeiro semestre de 2014 (fls. 229/234, 670/673 e 678/690), há um ano, portanto, afastando-se, só por isso, o risco da demora e necessidade de se antecipar, agora, a tutela jurisdicional.

Além disso, não é possível dizer, com base nas provas aqui existentes, que a sua utilização tem acarretado efetivo prejuízo aos associados dos autores, inclusive após a criação da ferramenta “Uber X”.

Embora a utilização de táxis tenha diminuído em algumas cidades do mundo, em função do Uber e de outros *softwares* semelhantes (fls. 607/655), afirmar que em São Paulo ocorrerá idêntico fenômeno é, por ora, fazer mera suposição. O uso do dispositivo, em maior ou menor escala, depende de inúmeros fatores, especialmente das características do sistema de transportes de cada lugar e de aspectos culturais, sociais e econômicos.

Não há, também, necessária relação entre o número de usuários do Uber e o prejuízo alegado pelos taxistas. Não é razoável concluir que todos os usuários do aplicativo deixaram de andar de táxi, desde o primeiro semestre de 2014, e que a proibição da plataforma promoveria ganho equivalente aos associados dos autores. É provável, por exemplo, que parte dos usuários do Uber tenha aderido ao programa em





**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

substituição do próprio veículo, ou do transporte público, e isso, evidentemente, não traduz prejuízo direto aos taxistas.

Assim, ausentes os requisitos legais, não há como antecipar os efeitos práticos da tutela pretendida pelos autores.

No mais, o fato de a manifestação de fls. 975/984 ter sido juntada aos autos após a prolação da decisão agravada não implica nulidade e é certo que as outras alegações constantes do agravo dizem respeito ao mérito do processo, devendo ser oportunamente analisadas.

Diante do exposto, nego provimento ao agravo, com a observação de que a questão relativa à legitimidade e ao interesse dos agravantes deverá ser apreciada, em 1º Grau, à luz do artigo 5º, da Lei nº 7.347/85.

SILVIA ROCHA  
Relatora