



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

**SENTENÇA**

Processo Digital nº: **1001729-11.2025.8.26.0053**  
 Classe - Assunto: **Mandado de Segurança Cível - Transporte Terrestre**  
 Impetrante: **99 TECNOLOGIA LTDA**  
 Impetrado: **PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO e outro**

Tramitação prioritária

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Josué Vilela Pimentel**

**Vistos...**

**99 TECNOLOGIA LTDA.** ajuizou **MANDADO DE SEGURANÇA COM PEDIDO LIMINAR** contra ato coator do **Ilmo. Sr. SECRETÁRIO EXECUTIVO DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO VIÁRIO – CMUV**, consistente na ameaça de tomada das medidas legais cabíveis em caso de desobediência ao Decreto Municipal nº 62.144/2023. Narra que o transporte remunerado privado individual de passageiros é uma modalidade prevista desde 2018 no art. 4º, inciso X, da Lei nº 12.587/2012 relativa à Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). A oferta de viagens nesta modalidade pode se dar tanto por meio de automóveis quanto de motocicletas, como já ocorre em todas as capitais de estado e em numerosas cidades do país e como tem reconhecido, de forma reiterada, a jurisprudência de diversos tribunais brasileiros. Ocorre que o Município de São Paulo vem adotando ações para impedir, ilegalmente, a prestação de serviço de transporte individual privado de passageiros mediado por aplicativos digitais com a utilização de motocicletas. Houve a edição da Lei nº 16.901/2018 pelo Município, a qual proibiu a utilização de motocicletas para a prestação do serviço de transporte de passageiros. A lei foi declarada inconstitucional na ação nº 2110503-93.2019.8.26.0000 por usurpar a competência privativa da União. Posteriormente houve a edição do Decreto Municipal nº 62.144/2023, que suspendeu temporariamente a utilização de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos. Seguiu-se, por meio da Portaria SMT.GAB nº 002/2023, a criação de Grupo de Trabalho para “estudos, análises e proposição de medidas quanto à possibilidade ou não de autorização da atividade de transporte individual remunerado de passageiros por motocicletas, mediante a



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

COMARCA DE SÃO PAULO

FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES

8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA

VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020

**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

utilização de aplicativos”. Referido grupo reconheceu que inexistiu impeditivo ao uso de plataformas para acionamento de motocicletas ou motonetas, mas entendeu, por equívoco, que a modalidade estaria inserida no regime da Lei nº 12.009/2009, a qual trata de motoristas profissionais, o que não é o caso da impetrante. Assevera que o Município permanece inerte, bem como que o decreto temporário continuou em vigor. Ressalta que esperou tempo suficiente por uma regulamentação da Prefeitura e que maior espera significaria permitir que atos ilegais da Prefeitura criassem obstáculos para uma atividade econômica lícita, impedindo o exercício de atividade remunerada por inúmeros motoristas parceiros, privando a população de São Paulo de um meio de transporte ágil. Em 14/01/2025 lançou a função motocicleta em seu aplicativo. Em reação, a autoridade coatora encaminhou Notificação para imediata suspensão/interrupção de qualquer atividade relativa ao serviço clandestino de utilização de motocicletas para o transporte individual remunerado de passageiros por meio de aplicativos. Sustenta a ilegalidade do ato coator, vez que i) o Decreto nº 62.144/2023 é ilegal e inconstitucional, pois extrapola o poder regulamentar conferido pela CRFB/88 ao Chefe do Executivo; ii) o serviço oferecido é autorizado por Lei Federal e, por isso, não depende de prévia regulamentação do Município; iii) o regulamento local deve se ater aos critérios do PNMU, sem possibilidade de restrição dos serviços; iv) o serviço ofertado atende aos requisitos de segurança impostos pela Lei nº 12.009/2009 e; v) o Moto99 produz impactos positivos e significativos na economia e na qualidade de vida dos cidadãos. Aduziu amparo no Tema 967 do STF e na ADPF 449. Diante do exposto, requer liminarmente a suspensão do ato coator de modo a permitir que o serviço 99 Moto continue sendo regularmente colocado à disposição dos usuários. No mérito, requer a declaração de nulidade do Ato Coator, afastando, em definitivo, a suspensão do 99 Moto pelo Município e confirmando a possibilidade de oferta e regular funcionamento desse serviço aos usuários na Cidade de São Paulo.

Indeferido o pedido liminar (fls. 277/278).

O SINDICATO DOS MENSAGEIROS MOTOCICLISTAS, CICLISTAS E MOTO-TAXISTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (SINDIMOTO/SP) requereu seu ingresso na qualidade de *amicus curiae* (fls. 285/287).

O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO informou o descumprimento da liminar indeferida. Requereu a imediata suspensão da oferta do serviço,



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

COMARCA DE SÃO PAULO

FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES

8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA

VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020

**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

sob pena de caracterização do crime de desobediência e de ato atentatório à dignidade da justiça (fls. 315/319).

Indeferido o ingresso do SINDICATO na qualidade de *amicus curiae* e a imediata suspensão da oferta do serviço pela impetrante. Deferido o ingresso do MUNICÍPIO DE SÃO PAULO como assistente litisconsorcial da autoridade coatora (fls. 390/392).

Notificados (fls. 418), o SECRETÁRIO EXECUTIVO DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV) e o MUNICÍPIO DE SÃO PAULO prestaram informações (fls. 420/453). Aduziram inexistência de violação a direito líquido e certo, vez que o Decreto Municipal nº 62.144/2023 está em vigor e suspendeu temporariamente os serviços em razão de comprovados riscos à segurança do trânsito e à saúde e à vida dos motoristas e dos passageiros. Mencionaram que o Agravo de Instrumento nº 2013407-68.2025.8.26.0000, interposto na Ação Civil Pública nº 1002734-68.2025.8.26.0053, determinou a abstenção da ré em prestar o serviço de mototáxi. Arguiram que a Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) não cuidou do transporte de passageiros por motocicletas. Entenderam pela regularidade da suspensão pelo art. 11-B, II, da referida lei. Sustentaram que a Lei 12.009/2009 regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros com o uso de motocicleta. Alegaram o afastamento do Tema 967 do STF que cuidou da prestação de serviço de transporte de passageiros por carros particulares acionados por aplicativos. Ainda, o decreto impugnado não vedou, apenas suspendeu temporariamente as atividades. Postularam pela suspensão do processo em razão do controle concentrado de constitucionalidade nas ADI 2294157-10.2024.8.26.0000 e 2009373-50.2025.8.26.0000 sobre o Decreto Municipal n. 62.144/2023. Informaram que as liminares pleiteadas nas duas ADIs foram indeferidas. Alegaram que a concessão da segurança ao impetrante ensejaria um desequilíbrio no mercado, na medida em que os demais agentes econômicos permaneceriam submetidos às restrições do decreto. Aduziram a aplicação do art. 12, I, da Resolução CONTRAN nº 943/2022 pelo qual há a necessidade de prévia autorização municipal para a prestação do serviço controvertido. Entenderam que a impetrante não atende aos requisitos legais ao permitir o transporte por menores de 21 anos, o que contraria o art. 2º, I, da Lei Federal nº 12.009/2009 e o art. 6º, I, da Resolução Contran nº 943/2022; permite o transporte por condutores com CNH de categoria A, o que contraria o art. 11-B, I, da Lei Federal nº 12.587/2012; não



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

se exige atestado de antecedentes criminais, ao contrário do previsto no art. 8º, parágrafo único, da Resolução Contran nº 943/2022 e; não se exige dispositivos de segurança, notadamente coletes refletivos, protetor de pernas e aparador de linha, todos previstos na Resolução Contran nº 943/2022. Mencionaram a política municipal de redução de acidentes e eliminação de mortes no trânsito, ainda a nota de repúdio do Sindimoto-SP. Sustentaram a regularidade da conclusão do Grupo de Trabalho. Diante do exposto, requereram a suspensão do processo até o julgamento definitivo das ADI 2294157-10.2024.8.26.0000 e ADI 2009373-50.2025.8.26.0000. No mérito, a denegação da segurança. Juntaram documentos (fls. 454/524).

O Ministério Público opinou pela suspensão do processo até julgamento definitivo da ADI nº 2294157-10.2024.8.26.0000. No mérito, pela denegação da segurança (fls. 528/536).

**É o relatório.**

**DECIDO.**

A preliminar de inexistência de direito líquido se confunde como o mérito e com ele será analisada.

No mérito, a segurança deve ser concedida.

Segundo dispõe o inciso LXIX, do artigo 5º, da Constituição da República: *“Conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por habeas corpus ou habeas data, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do Poder Público”*.

De outra parte, *“Direito líquido e certo é o que se apresenta manifesto na sua existência, delimitado na sua extensão e apto a ser exercitado no momento da impetração. Por outras palavras, o direito invocado, para ser amparável por mandado de segurança, há de vir expresso em norma legal e trazer em si todos os requisitos e condições de sua aplicação ao impetrante: se sua existência for duvidosa; se sua extensão ainda não estiver delimitada; se o seu exercício depender de situações e fatos ainda indeterminados, não rende ensejo à segurança, embora possa ser defendido por outros meios judiciais”* (Hely Lopes Meirelles, *Mandado de Segurança, Ação Popular, Ação Civil Pública, Mandado de Injunção, Habeas Data*, 12ª ed. Editora Revista dos Tribunais, págs. 12/13).



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

A autoridade impetrada editou o Decreto nº 62.144, em 06 de janeiro de 2023, o qual suspende temporariamente o serviço de mototáxi no município:

*Art. 1º - Fica suspensa, temporariamente, no Município de São Paulo a utilização de motocicletas para a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros por meio de aplicativos.*

Em seguida, por meio da Portaria SMT.GAB nº 002/2023 o Município criou o Grupo de Trabalho para a realização de “estudos, análises e proposição de medidas quanto à possibilidade ou não de autorização da atividade de transporte individual remunerado de passageiros por motocicletas, mediante a utilização de aplicativos”.

O Relatório Final do Grupo de Trabalho foi contrário à implantação do serviço no Município (fls. 60/81):

...

*Portanto, a introdução do modal de transporte individual de passageiros com utilização de ciclos automotores não se mostra aderente aos elementos de segurança viária em face da realidade da cidade de São Paulo e a dinâmica decorrente do volume de interferências que podem ocorrer, a partir dos dados decorrentes de saúde pública com motociclistas e a potencialidade do risco em ampliar o número de pessoas em motos circulando no sistema viário local, sendo contrarrecomendada (fls. 80).*

...

No plano federal há normas que regulamentam o serviço de mototáxi. Também há entendimento do Supremo Tribunal Federal, de observação obrigatória, que pacifica a regularidade da prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros por meio de aplicativos.

A Constituição Federal expressamente delegou à lei ordinária a fixação de diretrizes gerais da política de desenvolvimento urbano:

*Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.*

Por sua vez, a Lei Federal nº 12.587/2012 instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, como instrumento da política de



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

desenvolvimento urbano estabelecida no [art. 182 da Constituição Federal](#). O [diploma](#) objetivou a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Dentre outros pontos, definiu o serviço objeto dos autos:

...

*Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:*

...

*X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.*

...

A Lei Federal nº 12.587/2012 estabeleceu a competência exclusiva dos Municípios e do Distrito Federal para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, sem, entretanto, vedá-lo:

...

*Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.*

*Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:*

*I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;*

*II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);*

*III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte*



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

COMARCA DE SÃO PAULO

FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES

8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA

VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020

**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

*individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da [alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.](#)*

*Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: (grifei)*

*I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;*

*II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;*

*III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);*

*IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.*

*Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.*

Como se vê, atribuiu-se competência ao Município para regulamentar o serviço, estabelecendo-se diretrizes para sua implementação.

O art. 11-B se aplica, portanto, somente aos Municípios que optarem pela regulação. Não é a hipótese dos autos, uma vez que o Município de São Paulo, ao invés de regulamentar o serviço, optou por sumariamente proibi-lo.

A Lei Federal nº 12.587/2012 expressamente atribuiu aos Municípios o dever de “*planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano*” (art. 18). (grifei)

De forma alguma o diploma normativo permitiu aos Municípios a vedação à atividade econômica, que é lícita e permitida por lei federal, regulamento de comando constitucional.

Note-se que a Lei Federal nº 12.009/2009 regrou o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”,



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

dentre outros, estabelecendo parâmetros mínimos de segurança, tais como:

*Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. ([Vide ADIN 4530](#))*

*Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:*

*I – ter completado 21 (vinte e um) anos;*

*II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;*

*III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;*

*IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.*

*Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:*

*I – carteira de identidade;*

*II – título de eleitor;*

*III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;*

*IV – atestado de residência;*

*V – certidões negativas das varas criminais;*

*VI – identificação da motocicleta utilizada em serviço.*

*Art. 3º São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 1º:*

*I – transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;*

*II – transporte de passageiros. ([Vide ADIN 4530](#))*

*Parágrafo único. ([VETADO](#))*

A Lei Federal nº 12.009/2009, regulamento do mototáxi, foi





**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

declarada constitucional pela ADI 4530:

**EMENTA: CONSTITUCIONAL. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI 12.009/2009. REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE, POR MEIO DE MOTOCICLETA OU MOTONETA, DE MERCADORIAS (MOTO-FRETE) E DE PASSAGEIROS (MOTOTÁXI). DIREITO À SAÚDE. PROTEÇÃO INSUFICIENTE. ALEGAÇÃO. IMPROCEDÊNCIA. RAZOABILIDADE. PROPORCIONALIDADE. OBSERVÂNCIA. AÇÃO DIRETA JULGADA IMPROCEDENTE. 1. A regulamentação do transporte de mercadorias e de pessoas em motocicletas propicia a fiscalização e o controle da exploração dessa atividade econômica, bem como confere maior segurança aos condutores e usuários dos serviços mediante a exigência de dispositivos de proteção e de determinadas condições para seu exercício. 2. Não procede a alegação de ofensa ao princípio da razoabilidade, haja vista que os requisitos previstos pela lei questionada aplicam-se tanto ao transporte de mercadorias como ao de passageiros, a teor da regulamentação promovida pela Resolução 356/2010 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. 3. Ação direta julgada improcedente. (g.n.)**

Ante o princípio da especialidade, não há que falar em aplicação exclusiva de uma ou outra lei, senão de aplicação do regulamento concernente ao mototáxi (Lei Federal nº 12.009/2009) em suas disposições específicas, quais sejam, os requisitos mínimos de segurança para a prestação do serviço; em conjunto com a Resolução CONTRAN nº 943/2022 que tem o mesmo objeto, qual seja, estabelecer requisitos mínimos de segurança ao serviço de mototáxi.

Em tudo observando-se, no plano geral da política de mobilidade urbana, a Lei Federal nº 12.587/2012.

Neste cenário, o E. STF já decidiu a respeito da possibilidade de utilização de aplicativos de intermediação para transporte individual de passageiros, quando do julgamento do Tema 967:

*Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

*questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: “1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”. (RE 1054110, Relator(a): Roberto Barroso, Tribunal Pleno, julgado em 09-05-2019) (g.n.)*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

O Tema Repetitivo 967 do STF cuidou da prestação de serviço de transporte de passageiros por particulares acionados por aplicativos. Em leitura sistemática do julgado se conclui pela regularidade da oferta de novas modalidades de transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo, consideradas a livre iniciativa e livre concorrência.

Assim leciona Eros Roberto Grau, ex-Ministro do Supremo Federal:

*“(…) não se interpreta o direito em tiras, aos pedaços. Por isso mesmo sua interpretação é interpretação do direito e não de textos isolados, dele desprendidos. Não se interpretam textos de direito, isoladamente, mas sim o direito, no seu todo. Todo marcado pelas suas premissas implícitas. A interpretação de qualquer texto de direito impõe sempre ao intérprete, em qualquer circunstância, o caminhar pelo percurso que se projeta a partir dele – do texto - até a Constituição.<sup>1</sup>”*

Portanto, aplica-se ao caso o precedente de observação obrigatória, Tema Repetitivo 967 do STF, nos termos do art. 927, III, do Código de Processo Civil.

No contexto de ampla regulamentação que visa a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos Municípios (art. 1º, da Lei Federal nº 12.587/2012), furta-se a autoridade impetrada a construir uma política de mobilidade urbana adequada à realidade municipal, ainda que complexa.

De mais a mais, o Município de São Paulo já havia buscado proibir a atividade de transporte de passageiros por motociclistas, por meio da Lei nº 16.901 de 2018, a qual foi julgada inconstitucional pelo E. TJSP:

*TJSP: “AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. [...] MÉRITO. Alegação de ofensa ao princípio do pacto federativo. Reconhecimento. Norma impugnada que não se restringiu a regulamentar questões de mobilidade urbana e segurança viária, mas, em plano bem mais abrangente, estabeleceu regramento próprio (inexistente no âmbito federal) para proibir o transporte privado de passageiros por meio de motocicleta, em evidente usurpação da competência privativa da União para legislar sobre diretrizes da política nacional de transporte (CF, art. 22, IX) e sobre trânsito e transporte (CF, artigo 22, XI). [...] Ação julgada procedente”.*

<sup>1</sup> Disponível em:

<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=753842047&prclID=6005356>



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

(TJSP, ADin 2110503-93.2019.8.26.0000, Órgão Especial, Rel. Ferreira Rodrigues, j. 11.9.2019).

O Decreto Municipal n. 62.144/2023 pretende ter a mesma função da Lei declarada inconstitucional, na medida em que tem, como única disposição, suspender a utilização de motocicletas para a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros por meio de aplicativos.

Aos municípios é dada competência para regulamentar o tema, nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Ocorre que o referido Decreto não cuida de regulamentar a atividade, senão de sumariamente proibi-la.

Sobre o tema já se pronunciou o E. Tribunal de Justiça de São Paulo, em análise de lei semelhante de outro município:

*Agravo de Instrumento Município de São Bernardo do Campo - Pretensão a suspensão imediata da prestação de serviços de transporte de passageiros por motocicletas no Município Indeferimento da tutela - Ausência dos requisitos necessários para concessão da medida - Art. 300 do Código de Processo Civil - Ausência quanto a demonstração da verossimilhança das alegações e risco irreparável ou de difícil reparação Transporte remunerado privado individual de passageiros - Disciplina afeta à União Federal (Leis Federais 12.587/2012 e 13.640/2018) - RECURSO DESPROVIDO (TJSP. Agravo de Instrumento nº 2117196-54.2023.8.26.0000. 7ª Câmara de Direito Público. Relatora Des. Mônica Serrano. J. 02.10.2023).*

Entendimento semelhante ao do E. Tribunal de Justiça da Paraíba:

**EMENTA: AGRAVO DE INSTRUMENTO. SERVIÇO REMUNERADO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. VIAGENS SOLICITADAS POR USUÁRIOS PREVIAMENTE CADASTRADOS EM APLICATIVOS. PROIBIÇÃO DO TRANSPORTE MEDIANTE MOTOCICLETAS. INDEVIDA LIMITAÇÃO AO LIVRE EXERCÍCIO DE ATIVIDADE ECONÔMICA, EM DESACORDO COM ENTENDIMENTO FIRMADO PELO STF EM SEDE DE REPERCUSSÃO GERAL (TEMA 967). INAPLICABILIDADE DA LEI MUNICIPAL N.º 8.210/1997 À HIPÓTESE. PREVALÊNCIA DO REGRAMENTO CONTIDO NA LEI FEDERAL N.º**



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

COMARCA DE SÃO PAULO

FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES

8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA

VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020

**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

*12.009/2009. PROVIMENTO DO AGRAVO DE INSTRUMENTO. REFORMA DA DECISÃO AGRAVADA. TUTELA DE URGÊNCIA INDEFERIDA. AGRAVO INTERNO PREJUDICADO.*

*1. O Supremo Tribunal Federal fixou, quando do julgamento do RE n.º 1.054.110 (Tema 967), em sede de repercussão geral, as seguintes teses: 1) a proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2) no exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI).*

*2. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, cabendo exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.*

*3. No âmbito do Município de João Pessoa, a Lei Municipal n.º 8.210/1997, no exercício de sua competência para a fiscalização do transporte privado individual de passageiros, extrapolou os parâmetros fixados pela Lei Federal n.º 12.009/2009, que em nenhum dispositivo proíbe a prestação do serviço mediante a utilização de motocicletas, apenas restringindo o exercício da atividade ao preenchimento das condições legalmente previstas. (TJ/PB, Agravo de Instrumento n.º 0800366-46.2022.8.15.0000, Rel. Gabinete 07 - Des. Horácio Ferreira de Melo Júnior, 4ª Câmara Cível, juntado em 23/08/2022)*

Bem como do Supremo Tribunal Federal na ADPF 539:

*Ementa: ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL. LEIS MUNICIPAIS 353/2010, 70/2013, 128/2013, 190/2014, 288/2015 405/2017 323/2016, TODAS DO MUNICÍPIO DE FORMOSA/GO. SERVIÇO DE MOTOTÁXI. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES; TRÂNSITO E TRANSPORTE;*



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

COMARCA DE SÃO PAULO

FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES

8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA

VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020

**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

*DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES URBANOS; E CONDIÇÕES PARA O EXERCÍCIO DE PROFISSÕES. LEI FEDERAL 12.009/2009 E RESOLUÇÃO 356/2010 DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. DISCIPLINA DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI COMO MODALIDADE DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PESSOAS E CARGAS. INVIABILIDADE DA CRIAÇÃO DE RESTRIÇÕES PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL POR LEGISLAÇÃO LOCAL. POSSIBILIDADE DE EDIÇÃO DE NORMAS LOCAIS SOBRE CONDIÇÕES DE EXECUÇÃO, FISCALIZAÇÃO E SANÇÕES PARA CONDUTAS QUE POSSAM VIOLAR A BOA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS. CABIMENTO DA ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL CONTRA LEIS MUNICIPAIS. NECESSIDADE DE IMPUGNAÇÃO ESPECIFICADA DOS DISPOSITIVOS DAS LEIS ATACADAS. IMPOSSIBILIDADE DE ATUAÇÃO EX OFFICIO DO TRIBUNAL NO EXAME DA CONSTITUCIONALIDADE DE LEIS E ATOS NORMATIVOS. ARGUIÇÃO PARCIALMENTE CONHECIDA E JULGADO PARCIALMENTE PROCEDENTE O PEDIDO. 1. A função jurisdicional está adstrita aos limites do pedido, que deve ser específico e bem delineado, bem como amparado em fundamentação idônea, ainda que não vinculante (Precedentes: ADI 4.647, Rel. Min. Dias Toffoli, Plenário, DJe de 21/6/2018; ADI 2.213-MC, Rel. Min. Celso de Mello, Plenário, DJ de 23/4/2004; ADI 1.775, Rel. Min. Maurício Corrêa, Plenário, DJ de 18/5/2001). 2. In casu, a argumentação da exordial apontou especificamente apenas a inconstitucionalidade da exigência de filiação a entidade associativa para fins de exercício da profissão de mototaxista no Município de Formosa/GO, com cobrança de contribuição, atualmente prevista nos artigos 5º, 26 e 27 da Lei municipal 491/2018, bem como das penalidades previstas nos artigos 48 e 49 da Lei municipal 491/2018 e no artigo 5º da Lei municipal 323/2016, de modo que o conhecimento da ação se limita a esses dispositivos. 3. A competência privativa da União para legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes e sobre trânsito e transporte, bem como instituir diretrizes para os transportes urbanos decorre dos artigos 22, IX e XI, e 21, XX, da Constituição Federal, cuja ratio revela a necessidade de se estabelecer uniformidade nacional aos modais de mobilidade, impedindo, assim, que a fragmentação da competência regulatória pelos entes federados menores inviabilize a implementação de um sistema de transporte eficiente, integrado e harmônico. 4. A disciplina do serviço de mototáxi compete à legislação federal, considerada a necessidade de estabelecimento de normas*


**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**
**COMARCA DE SÃO PAULO**
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

*uniformes sobre segurança e saúde pública. Precedentes: ADI 2.606, Rel. Min. Maurício Corrêa, Plenário, DJ de 7/2/2003; ADI 3.135, Rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, DJ de 8/9/2006; ADI 3.136, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Plenário, DJ de 1º/11/2006; ADI 3.679, Rel. Min. Sepúlveda Pertence, Plenário, DJ de 3/8/2007; ADI 3.610, Rel. Min. Cezar Peluso, Plenário, DJe de 22/9/2011; ADI 4.981, Plenário, Rel. Min. Edson Fachin, DJe de 14/3/2019. 5. A Lei federal 12.009/2009, que altera a Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e foi regulamentada pela Resolução 356/2010 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, dispõe sobre o exercício das atividades profissionais de “mototaxista” e “motoboy” e estabelece regras de segurança dos serviços de motofrete, reconhecendo o serviço de mototáxi como modalidade de transporte público individual de pessoas e cargas, de modo que, sujeito a regulamentações complementares dos Poderes concedentes para atender às peculiaridades locais, deve observar as disposições gerais nacionais. 6. A complementação da legislação federal por normas municipais referentes ao serviço de mototáxi alcança a delegação do serviço, as condições de sua execução e o exercício do poder de polícia sobre os delegatários, sendo vedada, contudo, a criação de restrições ao exercício profissional para aqueles que preenchem os requisitos da legislação federal. Precedente: ADPF 449, Rel. Min. Luiz Fux, Plenário, DJe de 2/9/2019. 7. A segurança no trânsito, matéria de interesse nacional, não se confunde com a tutela da higidez dos serviços públicos de transporte urbano de passageiros, inserida nas competências legislativa e material dos Municípios e do Distrito Federal, consoante reconhecido no Tema 546 (RE 661.702, Rel. Min. Marco Aurélio, DJe de 19/5/2020), o que possibilita aos entes subnacionais editar normas e condições de execução, bem como fiscalizar e aplicar sanções para condutas que possam violar a boa prestação dos serviços. 8. In casu, os artigos 48 e 49 da Lei municipal 491/2018 e o artigo 5º da Lei municipal 323/2016, ao tipificarem infrações cometidas pelos delegatários do serviço de mototáxi e as respectivas sanções, sobretudo na hipótese de transporte irregular de passageiros, estão inseridos no contexto do exercício do poder de polícia sobre serviços públicos de transporte urbano de passageiros, não havendo se falar em inconstitucionalidade formal por usurpação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte. Precedente: ADI 2.751, Rel. Min. Carlos Velloso, Plenário, DJ de 24/2/2006. 9. O exercício de atividade profissional é protegido como liberdade fundamental pelo artigo 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação definida em lei federal, a qual deve abster-se de criar restrições desproporcionais, por força da*



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

COMARCA DE SÃO PAULO

FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES

8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA

VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020

**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

*competência da União para definir “condições para o exercício de profissões” (artigo 22, XVI, da CRFB). 10. In casu, os artigos 5º, I e II, e 26 da Lei 491/2018 do Município de Formosa/GO, ao preverem que, do total já limitado de autorizações para mototaxistas, uma parcela será reservada para pontos fixos detidos por 10 (dez) Empresas Prestadoras de Serviço de Mototáxi (EPS), destinatárias das contribuições impostas aos autorizatários, restando uma quantidade bastante menor para condutores autônomos e triciclos, instituem uma reserva de mercado no âmbito do serviço de mototáxi e restringem a liberdade de associação dos mototaxistas, sem respaldo na legislação federal de regência, consubstanciando usurpação pelo legislador municipal da competência da União para definir condições para o exercício de profissões (artigo 22, XVI, da CRFB). 11. Arguição de descumprimento de preceito fundamental parcialmente conhecida e julgado parcialmente procedente o pedido, para declarar a inconstitucionalidade dos incisos I e II do caput do artigo 5º e do artigo 26 da Lei 491/2018 do Município de Formosa/GO. Restam prejudicados os pedidos de tutela provisória de urgência incidental.(ADPF 539, Relator(a): LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 26-10-2020, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-032 DIVULG 19-02-2021 PUBLIC 22-02-2021)*

Eis porque não se justifica a suspensão do processo até o julgamento definitivo das ações 2294157-10.2024.8.26.0000 e 2009373-50.2025.8.26.0000, vez que o referido decreto suspende serviço permitido e regulamentado em âmbito federal, por lei, conforme competência legislativa da União, nos termos do art. 22, XXI, da Constituição Federal.

De rigor, portanto, a declaração incidental da inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023, medida que se impõe.

Quanto à alegação de que eventual concessão da segurança à impetrante ensejaria um desequilíbrio no mercado, é questão que refoge ao alcance do julgamento do “writ” ora posto em tela. Como já foi dito, cabe ao Poder Público Municipal a regulamentação do serviço. Não se pode atribuir ao juízo qualquer responsabilidade por eventual desequilíbrio decorrente da omissão do Poder Público Municipal.

Quanto aos requisitos de segurança para concessão do serviço, alegados pela municipalidade e pela impetrante (aplicação da Lei nº 12.009/2009; da Resolução CONTRAN nº 943/2022 e; da Lei Federal nº





**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**  
**VIADUTO DONA PAULINA, 80, São Paulo - SP - CEP 01501-020**  
**Horário de Atendimento ao Público: das 13h00min às 17h00min**

12.587/2012), também se inserem no poder discricionário do município de implementar regulação própria e adequada à cidade de São Paulo.

Ante o exposto, julgo **PROCEDENTE** o pedido formulado na inicial e **CONCEDO** a segurança pleiteada para afastar o ato coator e declarar, incidentalmente, a inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023, extinguindo o processo nos termos do art. 487, I, do CPC.

Custas a cargo do impetrado.

Incabível condenação em honorários conforme Súmula 512 do E. Supremo Tribunal Federal e 105 do E. Superior Tribunal de Justiça e art. 25 da Lei 12.016/2009.

Dê-se ciência, por ofício, à autoridade coatora e à pessoa jurídica interessada do resultado do feito encaminhando-lhe cópia desta, por ofício, na forma do art. 13 da Lei 12.016/2009.

Ciência ao Ministério Público.

Sentença sujeita à remessa necessária, nos termos do art. 14, §1º, da Lei nº 12.016/2009.

**P.R.I.C.**

São Paulo, 26 de fevereiro de 2025.

**DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE NOS TERMOS DA LEI 11.419/2006,  
 CONFORME IMPRESSÃO À MARGEM DIREITA**