



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 **1002734-68.2025.8.26.0053**
 n°:
 Classe - Assunto **Ação Civil Pública - Transporte Terrestre**
 Requerente: **PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**
 Requerido: **99 TECNOLOGIA LTDA e outro**

Tramitação prioritária

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

Vistos...

O **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO** ajuizou **AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA** contra **99 TECNOLOGIA LTDA** e **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA** (emenda à inicial de fls. 175/176). Narra que em 14 de janeiro de 2025 a Ré **99 TECNOLOGIA LTDA** iniciou a prestação de serviço clandestino, ilegal e sem autorização do poder público municipal, de transporte remunerado de passageiros por motocicletas (“99 Moto”) na cidade de São Paulo. Alega que tal atitude viola o Decreto Municipal n° 62.144/2023, que suspendeu 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. O Município expediu notificação e determinou a imediata suspensão dos serviços. Com base em tal notificação a Ré impetrou o mandado de segurança n° 1001729-11.2025.8.26.0053, perante este Juízo, pretendendo que fosse suspenso o ato coator a fim de afastar a determinação de suspensão do 99 Moto, permitindo que o serviço continue sendo regularmente colocado à disposição dos usuários. A liminar foi indeferida. Não obstante o indeferimento da liminar, a Ré continuou a prestar os serviços 99 Moto na cidade de São Paulo, desrespeitou a legislação vigente, desrespeitou notificações do Poder Público e desrespeitou, sobretudo, as vidas dos usuários. Argumenta com a recomendação de vedação do transporte de passageiros por motocicletas feita pelo grupo de trabalho da Secretaria



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

Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Sustentou que a Lei da Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587/2012 vedou o uso de motocicletas para o transporte remunerado individual de passageiros, ao não prever a Categoria A. Ainda, que o tema ainda não se encontra legalmente permitido, nem pacificado, no âmbito nacional. Afirma licitude em não permitir a utilização de motocicletas no transporte remunerado individual de passageiros no Município. Aduziu o descumprimento das determinações do Poder Público pela Ré. Mencionou sua preocupação com a segurança e a vida dos usuários por meio da Política Municipal de Redução de Acidentes e Eliminação de Mortes no Trânsito. Arguiu a existência de dano moral coletivo sofridos pela comunidade paulista em razão dos riscos imputados à população pela prestação dos citados serviços. Argumentou com a aplicação do Tema 1104 do STJ, que previu a possibilidade de responsabilização, por danos morais coletivos, em caso de violação ao direito de trânsito seguro. Requereu tutela de urgência para determinar às Rés que se abstenham de prestar os serviços de transporte remunerado de passageiros por motocicletas na cidade de São Paulo, sob pena de multa diária de R\$1.000.000,00 e de crime de desobediência. Ao final, requer a confirmação da tutela e a condenação das Rés para que se abstenham de prestar os serviços de transporte remunerado de passageiros por motocicletas na cidade de São Paulo, sob pena de multa diária de R\$1.000.000,00 e de crime de desobediência. Pede também a condenação ao pagamento de indenização por danos morais coletivos no valor de R\$50.000.000,00 em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito (FMDT). Juntou documentos (fls. 35/166).

Indeferida a tutela de urgência (fls. 167/169).

A Autora emendou a inicial e requereu a inclusão da Uber do Brasil Tecnologia Ltda. no polo passivo (fls. 175/176).

SINDICATO DOS MENSAGEIROS MOTOCICLISTAS, CICLISTAS E MOTO-TAXISTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (SINDIMOTO/SP) requereu sua admissão na qualidade de amicus curiae e o deferimento de prazo para manifestação (fls. 181/184).

Acolhida a emenda à inicial e mantido o indeferimento da tutela de urgência (fls. 212).

A Autora interpôs agravo de instrumento (fls. 220). O recurso foi recebido com concessão do efeito ativo apenas para que as rés se abstenham de prestar os serviços de transporte remunerado de passageiros por



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

motocicletas na cidade de São Paulo, sem aplicação de multa diária e crime de desobediência (fls. 260/262).

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS AGENTES DE TRÂNSITO DO BRASIL - AGTBRASIL requereu sua admissão na qualidade de *amicus curiae* (fls. 276/279).

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO - FETPESP requereu sua admissão na qualidade de *amicus curiae*; a concessão de prazo de 15 dias para manifestação, bem como a realização de sustentação oral em momento processual oportuno (fls. 346/353).

Citada (fls. 218), a Corrê UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA apresentou contestação (fls. 388/435). Preliminarmente, alega ilegitimidade ativa e ausência de interesse de agir, pois o pedido é contrário aos interesses coletivos que o Município alega tutelar e o autor não trouxe comprovação do alegado dano. Aduziu que a suspensão temporária do Decreto Municipal nº 62.144/2023 não se sustenta juridicamente. Mencionou a previsão do serviço nas leis federais nº 12.009/09 e nº 12.587/12, bem como na Resolução nº 943/22 do CONTRAN. Ainda, a aplicação do Tema 967/STF, que impõe a inconstitucionalidade da proibição da atividade. Argumenta que diversos tribunais do país já aplicam esta jurisprudência, inclusive o TJ/SP. Arguiu que a atividade tem respaldo constitucional. Argumentou que a modalidade mototáxi não se aplica ao UberMoto, vez que a primeira é modalidade pública do transporte individual remunerado por motocicletas, enquanto a segunda consiste em transporte individual privado de passageiros. O Município de São Paulo pode e deve regulamentar a atividade privada, mas deve fazê-lo respeitando as balizas impostas pelo legislador federal, sem inovar ou restringir a atividade de modo a invadir a competência da União para legislar sobre trânsito e transporte e sem criar indesejável fragmentação no regramento nacional de transportes. Aduziu que o autor não tem competência para proibir. Alega que o Município se baseia em presunções abstratas sobre o uso de motocicletas. Mencionou a existência de ações dos aplicativos para tornar o transporte por motocicletas mais seguro. Sustentou que a proibição da atividade traz vários prejuízos à coletividade, especialmente às pessoas com menor poder aquisitivo e residentes em regiões periféricas. Os benefícios passam pelo transporte para a população e mais uma opção de atividade econômica aos motociclistas profissionais. Sustentou a inexistência de danos morais coletivos. Requereu 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

rejeição dos terceiros como *amicus curiae*. Pede a extinção do processo sem exame de mérito, com o acolhimento das preliminares de ilegitimidade ativa e ausência de interesse processual. No mérito, a improcedência dos pedidos. Subsidiariamente, que a indenização seja fixada em patamar razoável, compatível com a extensão do suposto dano alegado. Juntou documentos (fls. 436/1234).

Citada (fls. 217), a Corré 99 TECNOLOGIA LTDA apresentou contestação (fls. 1235/1309). Preliminarmente, alegou ausência de interesse processual, vez que apenas intermedeia os serviços e os condutores não possuem qualquer vínculo empregatício com a 99. Ainda, a violação da coisa julgada no v. acórdão proferido pelo Órgão Especial nos autos da ação nº 2110503-93.2019.8.26.0000. No mérito, aduziu a impossibilidade de proibir o transporte privado de passageiros por motocicleta intermediado pelo 99Moto. A atividade é garantida pela Constituição Federal, pela tese firmada no Tema 967 da Repercussão Geral do STF e na ADPF 449. O julgamento do Órgão Especial deste TJSP se aplica ao Decreto Municipal controvertido. Sustentou que a Municipalidade não tem a prerrogativa de consentir previamente acerca da prestação do serviço, estabelecendo barreiras de entrada ou controles de preços. Não há necessidade de autorização da Municipalidade para o exercício da atividade. Ainda, que o referido Decreto extrapola o poder regulamentar conferido pela CF/88 e pela PNMU. Sustentou que não há violação a direitos coletivos da população, pela inexistência de qualquer dado específico produzido durante a vigência do Decreto ou pelo Grupo de Trabalho. Mencionou a existência de caronas clandestinas e que o aplicativo 99 Moto não criou a carona em motocicletas, tampouco sua cobrança, mas apenas permite que passageiros e motociclistas credenciados se aproximem, gerando renda e possibilidades de transporte antes inexistentes, até como alternativa à ineficiência e alto custo do transporte público municipal. Ainda, que consistem em meio seguro e controlado de transporte de passageiros. Argumentou a inexistência de dano moral coletivo indenizável, bem como que é interesse da população paulistana a liberação do serviço de transporte de passageiros em motos por aplicativo, sendo que se houver dano moral coletivo este é causado pelo Município. Subsidiariamente, entendeu pela irrazoabilidade do valor pleiteado. Requereu o indeferimento da antecipação de tutela; o acolhimento da preliminar prejudicial do mérito e; no mérito, sejam julgados improcedentes os pedidos. Subsidiariamente, o arbitramento do valor indenizatório de forma razoável e proporcional. Juntou documentos (fls.



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

1310/1841).

A UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA reiterou os pedidos de rejeição do ingresso da FETPESP, da AGTBRASIL e do SINDIMOTO-SP (fls. 1850/1852).

A 99 TECNOLOGIA LTDA se manifestou pela rejeição do ingresso da FETPESP, da AGTBRASIL e do SINDIMOTO-SP no feito e anexou Parecer da ADI 2294157-10.2024.8.26.0000 (fls. 1853/1863). Juntou documentos (fls. 1864/1927).

Houve réplica (fls. 1928/1959). O Município requereu o ingresso do SINDIMOTO/SP, da AGTBRASIL e da FETESP no presente feito na qualidade de *Amicus Curiae*.

O Ministério público opinou pelo indeferimento do ingresso de terceiros por possuírem interesse direto na causa; pela rejeição das preliminares e; no mérito, a improcedência dos pedidos (fls. 1970/1997).

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO - FETPESP reiterou o requerimento para sua admissão na qualidade de *amicus curiae* e pleiteou a análise de parecer jurídico (fls. 1998/2021). Juntou documentos (fls. 2022/2091).

É o relatório.

DECIDO.

O feito comporta julgamento antecipado, nos termos do art. 355, I, do Código de Processo Civil.

Inicialmente, registro a regular participação do Ministério Público conforme razões aduzidas a fls. 1982, ante a ausência de transcurso do prazo e sua participação obrigatória na presente ação na qualidade de fiscal da ordem jurídica (art. 5º, § 1º, LACP).

Acolho as alegações do Ministério Público e das requeridas para indeferir a admissão do SINDICATO DOS MENSAGEIROS MOTOCICLISTAS, CICLISTAS E MOTO-TAXISTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (SINDIMOTO/SP), da ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS AGENTES DE TRÂNSITO DO BRASIL – AGTBRASIL e da FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO – FETPESP na qualidade de *amici curiae*.



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

Nos termos do art. 138 do Código de Processo Civil a participação de *amicus curiae* ocorre em função da relevância da matéria, da especificidade do tema ou de sua repercussão social, constituindo faculdade do magistrado sua admissão.

Nesse sentido é o entendimento da doutrina:

Concretizada uma das hipóteses demarcadas pelos limites objetivos de cabimento da intervenção, na forma do art. 138, caput, do CPC, poderá o juiz ou o relator admitir, de ofício ou mediante requerimento, o ingresso do “amicus curiae” no feito. Trata-se de uma faculdade do magistrado a admissão do terceiro, sendo que do deferimento ou do indeferimento da decisão não cabe qualquer recurso das partes ou do próprio terceiro. (OLIVEIRA NETO, Olavo de; MEDEIROS NETO, Elias Marques de; OLIVEIRA, Patrícia Elias Cozzolino de. Curso de Direito processual civil: vol. 1, parte geral. 1ª ed. São Paulo: Verbatim, 2015. p. 437).

Pacificou o Supremo Tribunal Federal:

Ementa: CONSTITUCIONAL E PROCESSUAL CIVIL. AMICUS CURIAE. PEDIDO DE HABILITAÇÃO NÃO APRECIADO ANTES DO JULGAMENTO. AUSÊNCIA DE NULIDADE NO ACÓRDÃO RECORRIDO. NATUREZA INSTRUTÓRIA DA PARTICIPAÇÃO DE AMICUS CURIAE, CUJA EVENTUAL DISPENSA NÃO ACARRETA PREJUÍZO AO POSTULANTE, NEM LHE DÁ DIREITO A RECURSO. 1. O amicus curiae é um colaborador da Justiça que, embora possa deter algum interesse no desfecho da demanda, não se vincula processualmente ao resultado do seu julgamento. É que sua participação no processo ocorre e se justifica, não como defensor de interesses próprios, mas como agente habilitado a agregar subsídios que possam contribuir para a qualificação da decisão a ser tomada pelo Tribunal. A presença de amicus curiae no processo se dá, portanto, em benefício da jurisdição, não configurando, conseqüentemente, um direito subjetivo processual do interessado. 2. A participação do amicus curiae em ações diretas de inconstitucionalidade no Supremo Tribunal Federal possui, nos termos da disciplina legal e regimental hoje vigentes, natureza predominantemente instrutória, a ser deferida segundo juízo do Relator. A decisão que recusa pedido de habilitação de amicus curiae não compromete qualquer direito subjetivo, nem acarreta qualquer espécie de prejuízo ou de sucumbência ao requerente, circunstância por si só suficiente para justificar a jurisprudência do Tribunal, que nega legitimidade recursal ao preterido. 3.



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

Embargos de declaração não conhecidos. (g.n.)

Leciona Humberto Theodoro que a natureza da participação no processo dos *amicus curiae* é “*predominantemente instrutória*”, razão pela qual pode ser indeferida, segundo as conveniências da causa, sem que se reconheça “*legitimidade recursal ao preterido*” (JÚNIOR, Humberto T. *Curso de Direito Processual Civil-vol.I - 65ª Edição 2024. 65. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2024. E-book. p. 399*)

Nesse sentido entende o Superior Tribunal de Justiça:

... a representatividade das pessoas, órgãos ou entidades referidos deve relacionar-se, diretamente, à identidade funcional, natureza ou finalidade estatutária da pessoa física ou jurídica que a qualifique para atender ao interesse público de contribuir para o aprimoramento do julgamento da causa, não sendo suficiente o interesse em defender a solução da lide em favor de uma das partes (interesse meramente econômico) (REsp 1.696.396/MS, Relatora Ministra Nancy Andrighi, j. 19/12/2018).

*De outro lado, é preciso diferenciar o interesse institucional, essencial a quem pretenda intervir como *amicus curiae* em processo alheio com o fim de esclarecer as questões relacionadas a matéria controvertida, do interesse jurídico, que nutre quem somente pretenda ver um determinado posicionamento ser vencedor. Na hipótese em exame, registre-se que a própria agravante confessa expressamente que “busca por meio da atuação como *amicus curiae* tutelar os interesses de suas associadas” (fl. 667, e-STJ), divorciando-se, assim, do objetivo precípua dessa singular espécie de intervenção de terceiro e atestando a inexistência de interesse institucional da agravante. (Recurso Especial nº 1.704.520/MS, Relatora Ministra Nancy Andrighi)*

No presente caso, tais admissões não contribuem para o deslinde instrutório da causa. Ao contrário, relacionam-se unicamente a interesses particulares dos terceiros, sejam estes interesses econômicos, sejam eles no sentido de garantir que a parte autora saia vencedora.

Eis porque indefiro os requerimentos para o ingresso, na qualidade de *amicus curiae*, de SINDICATO DOS MENSAGEIROS MOTOCICLISTAS, CICLISTAS E MOTO-TAXISTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (SINDIMOTO/SP); ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS AGENTES DE TRÂNSITO DO BRASIL – AGTBRASIL; FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO ESTADO



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

DE SÃO PAULO – FETPESP.

Passo à análise das preliminares.

Afasto a preliminar de ilegitimidade ativa do Município. Ser o pedido contrário ou a favor dos interesses da população é questão que invade o próprio mérito da causa, não sendo cabível afastá-la de modo sumário.

O autor consta no rol dos legitimados para propor Ação Civil Pública, nos termos do art. 5º, III, da LACP.

Ademais, pretende o autor preservar a autoridade do Decreto Municipal nº 62.144/2023, o que representa, em última análise, interesse difuso.

Afasto a preliminar de “ausência de interesse de agir do Município em relação aos danos morais coletivos ante a ausência de comprovação”, o que também se confunde com o próprio mérito, não sendo cabível acolhê-la de modo sumário.

Afasto a preliminar de ausência de interesse processual em relação à corrê 99 TECNOLOGIA LTDA. A requerida aduz que apenas intermedia os serviços entre o consumidor e os condutores, os quais não possuem qualquer vínculo empregatício com a 99.

Contudo, o Código Civil no art. 927, parágrafo único, estabeleceu a responsabilização objetiva à luz da teoria do risco da atividade. No caso, verifica-se que a atividade desenvolvida pela corrê implica, por sua natureza, risco para os direitos de outrem, como é o caso da intermediação dos serviços de transporte de passageiros.

O E. Tribunal de Justiça de São Paulo já decidiu pela responsabilidade solidária da empresa que intermedeia os serviços com os motoristas parceiros, em pretensão indenizatória relativa a danos morais, à luz dos arts. 3º e 17 do Código de Defesa do Consumidor (TJSP, Apelação Cível 1004901-53.2023.8.26.0045; j.14/01/2025).

Afasto a preliminar de violação da coisa julgada, vez que o objeto do v. Acórdão proferido pelo Órgão Especial nos autos da ação nº 2110503-93.2019.8.26.0000 foi a Lei nº 16.901/2018 e não o Decreto Municipal nº 62.144/2023.

No mérito, os pedidos são improcedentes.

À luz da legislação vigente, não deve prosperar a postulação para



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

que as rés se abstenham de prestar os serviços de transporte remunerado de passageiros por motocicletas na cidade de São Paulo.

E isso se dá em razão de defeitos intransponíveis no Decreto Municipal nº 62.144/2023, os quais se passa a expor.

O autor 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. 51):

...

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.

...

Em notificação, o Comitê Municipal de Uso Viário expressamente dispôs (fls. 53):

... com urgência, determinar a imediata suspensão/interrupção de qualquer atividade relativa ao clandestino serviço de utilização de motocicletas para o transporte individual remunerado de passageiros por meio de aplicativos nesta cidade

...

No plano federal há normas que regulamentam o serviço 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

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 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 dos Municípios.

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, conferir-lhes o poder de proibi-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.



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

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 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 as 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



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

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)

O diploma normativo jamais deu aos Municípios poder para vedar a 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”, 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.

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;



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

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 declarada constitucional pela ADIn 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.



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

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

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

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 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



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

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.)

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 a 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.¹”

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 à 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 autora 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

¹ Disponível em:

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

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”. (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.

Quanto ao Decreto Municipal n. 56.981/2016, regulamento do transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, nota-se que foi silente em relação ao uso de motocicletas.

Seja por um ato normativo, seja por outro, deixou a autoridade impetrada de dispor regramento de modo a possibilitar o exercício de atividade econômica permitida em legislação de competência federal.

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 os referidos Decretos não cuidam de regulamentar a atividade, mas de sumariamente proibi-la.

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

Apelação – Município de São Bernardo do Campo- Pretensão da Municipalidade que visa a proibição integral do serviço de "mototáxi" em seu território - Lei federal nº 12.009/09, que regulamentou o exercício das atividades de transporte de pessoas (mototaxista) e de mercadorias (motofretista) em motocicletas, além das disposições da Lei nº 12.587/12 - Livre exercício de atividade econômica condicionado ao cumprimento 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

determinados requisitos legais – Norma municipal que não se restringiu a regulamentar ou fiscalizar a atividade, considerando-se interesses surgidos das particularidades locais, mas sim estabeleceu regramento proibitivo ao transporte privado de passageiros por meio de motocicletas – Inadmissibilidade - Usurpação de competência da União – Precedente do Órgão Especial deste E. Tribunal de Justiça na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2110503-93.2019.8.26.0000 – Sentença mantida – Recurso desprovido. (Apelação Cível 1013253-92.2023.8.26.0564; Relator (a): Mônica Serrano; Órgão Julgador: 7ª Câmara de Direito Público; Foro de São Bernardo do Campo - 1ª Vara da Fazenda Pública; Data do Julgamento: 12/08/2024)

PROCESSUAL CIVIL – APELAÇÃO – AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER – TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA (MOTOTÁXI) – Pleito de suspensão de prestação de serviços de intermediação de viagens de transporte individual privado de passageiros por motocicletas por aplicativo digital da empresa pelo aplicativo digital da empresa ré Uber, denominada "Uber Moto", no Município de Sorocaba – PRELIMINAR DE NÃO CONHECIMENTO DO RECURSO POR VIOLAÇÃO PRINCÍPIO DA DIALETICIDADE RECURSAL – Recurso que expõe os fundamentos fáticos e jurídicos para embasar o pedido de reforma da r. decisão monocrática – Estatuto Processual Civil em vigor que prestigia o princípio da primazia da resolução de mérito (art. 4º) – PRELIMINAR REJEITADA. APELAÇÃO – AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER – TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA (MOTOTÁXI) – Pleito de suspensão de prestação de serviços de intermediação de viagens de transporte individual privado de passageiros por motocicletas por aplicativo digital da empresa pelo aplicativo digital da empresa ré Uber, denominada "Uber Moto", no Município de Sorocaba – DESCABIMENTO – Competência privativa da União para legislar sobre "diretrizes da política nacional de transportes" e sobre "trânsito e transporte" (CF, art. 22, IX e XI) – Legislação federal que expressamente permite o exercício das atividades de mototáxi, estabelecendo a competência dos Municípios para sua regulamentação e fiscalização (Leis nºs 12.009/2009 e 12.587/2012), complementada pela Resolução nº 943/2022 do CONTRAN – Aplicação do posicionamento do E. STF no julgamento do RE nº 1.054.110 (Tema de Repercussão Geral nº 967), com a fixação da seguinte tese: "1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por



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

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)" – Impossibilidade de vedação ou restrição ao transporte de passageiro por motocicleta por legislação municipal, ante sua expressa autorização por lei emanada pela União, ente competente – Precedentes desta C. Câmara e Corte – Manutenção da r. sentença que decretou a improcedência do pedido – Recurso improvido. (Apelação Cível 1008111-90.2023.8.26.0602; Relator (a): Rebouças de Carvalho; Órgão Julgador: 9ª Câmara de Direito Público; Foro de Sorocaba - Vara da Fazenda Pública; Data do Julgamento: 28/08/2024).

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 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



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

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; 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



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

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 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



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

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 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



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

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).

Neste cenário, o referido Decreto Municipal nº 62.144/2023 suspende serviço permitido e regulamentado por lei em âmbito federal, conforme competência legislativa privativa da União nos termos do art. 22, IX e XI, da Constituição Federal.

Assim, a declaração incidental da inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023 é medida que se impõe, o que efetivamente ora faço.

Em consequência, resta a improcedência do pedido para que se determine a abstenção das rés na prestação do serviço, por conta da absoluta ausência de amparo legal que sustente seu acolhimento.

Ressalta-se que eventuais requisitos de segurança para concessão do serviço (aplicação da Lei nº 12.009/2009; da Resolução CONTRAN nº 943/2022 e; da Lei Federal nº 12.587/2012) se inserem no poder discricionário do município de implementar regulação e fiscalização própria e adequada à cidade de São Paulo.

Em relação ao pedido de indenização por danos morais coletivos, a questão consiste em saber se há violação a direito da personalidade coletiva em razão dos riscos imputados à população pela prestação dos serviços de transporte remunerado individual de passageiros por meio de motocicletas.

A responsabilidade objetiva foi assentada no Código Civil sob a ótica da teoria do risco da atividade:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (g.n.)

Deve-se ter em conta que as plataformas fazem parte da cadeia de fornecimento, sendo solidariamente responsáveis, nos termos do art. 18 do Código de Defesa do Consumidor. Surge, portanto, aplicável o princípio da reparação integral de danos, forte no art. 6º, VI e VIII do CDC.



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

Nesse sentido, o Enunciado n. 686 da IX Jornada de Direito Civil estabelece:

“... aplica-se o sistema de proteção e defesa do consumidor, conforme disciplinado pela Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990, às relações contratuais formadas entre os aplicativos de transporte de passageiros e os usuários dos serviços correlatos”.

De mais a mais, o Superior Tribunal de Justiça pacificou a existência de responsabilização por cláusula de incolumidade em que o transportador deve assegurar a integridade física do passageiro:

...

1. Conforme concordam doutrina e jurisprudência, a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é objetiva, sendo obrigação do transportador a reparação do dano causado ao passageiro quando demonstrado o nexo causal entre a lesão e a prestação do serviço, pois o contrato de transporte acarreta para o transportador a assunção de obrigação de resultado, impondo ao concessionário ou permissionário do serviço público o ônus de levar o passageiro incólume ao seu destino. É a chamada cláusula de incolumidade, que garante que o transportador irá empregar todos os expedientes que são próprios da atividade para preservar a integridade física do passageiro, contra os riscos inerentes ao negócio, durante todo o trajeto, até o destino final da viagem. 2. Nos moldes do entendimento uníssono desta Corte, com suporte na doutrina, o ato culposo de terceiro, conexo com a atividade do transportador e relacionado com os riscos próprios do negócio, caracteriza o fortuito interno, inapto a excluir a responsabilidade do transportador. Por sua vez, o ato de terceiro que seja doloso ou alheio aos riscos próprios da atividade explorada, é fato estranho à atividade do transportador, caracterizando-se como fortuito externo, equiparável à força maior, rompendo o nexo causal e excluindo a responsabilidade civil do fornecedor. ... (STJ, EREsp 1.3180.95/MG, 2.ª Seção, Rel. Min. Raul Araújo, j. 22.02.2017, DJe 14.03.2017). (g.n.)

Desta forma, não há dúvidas quanto à possibilidade de responsabilização civil das rés quanto aos eventuais danos causados pelo serviços ora controvertidos.

Na matéria, o C. Superior Tribunal de Justiça, em sede de Tema Repetitivo, reconheceu que o direito ao trânsito seguro, se violado, enseja 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

responsabilização civil do infrator:

Tema Repetitivo 1104 (REsp 1908497/RN) - O direito ao trânsito seguro, bem como os notórios e inequívocos danos materiais e morais coletivos decorrentes do tráfego reiterado, em rodovias, de veículo com excesso de peso, autorizam a imposição de tutela inibitória e a responsabilização civil do agente infrator.

No voto do Ministro Relator Teodoro Silva Santos constou a proteção constitucional e supralegal à segurança viária:

Com o advento da EC nº 82/2014, a segurança viária alcançou status constitucional, sendo prevista no capítulo referente à segurança pública, nos seguintes termos:

Art. 144 - A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

(...)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente;

...

Com a adesão ao Pacto de Estocolmo, o Governo Brasileiro assumiu o compromisso internacional de reduzir as mortes por sinistros de trânsito a partir de um plano de ação nacional. Para isso, aprovou a Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), prevendo metas para redução dos índices de óbito no trânsito, por grupo de veículos e por grupo de habitantes (art. 326-A, acrescido ao CTB). Além desses dispositivos legais, a matéria é regida, em âmbito infralegal, por resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, assim como por portarias da Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN (antigo DENATRAN).

Por outro lado, a adequação ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito não deve ser alcançada com a simples proibição



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

da circulação, mas através do aumento e da efetividade da fiscalização e punição, como parece óbvio.

No caso dos autos, a fim de demonstrar os riscos imputados à população relativos aos serviços ora controvertidos, o autor juntou diversos gráficos que demonstram a evolução dos acidentes e óbitos de motociclistas, de 2014 a 2023, com dados oriundos do INFOSIGA do DETRAN/SP (fls. 58/67). Ainda, argumentou que a parte ré não observa a Lei nº 12.009/2009 (regulamento do mototáxi) (fls. 68/71).

Em que pese o quanto alegado, necessário considerar que tais dados se referem a período anterior à prestação dos serviços controvertidos, os quais as rés inseririam no mercado em janeiro de 2025².

Assim, as provas constantes dos autos (dados de 2014 a 2023) não demonstram aumento no número de acidentes e óbitos em razão dos serviços de mototáxi (2025) e, por consequência, a violação a direito da personalidade coletiva.

Portanto, resta ilógico associar, de forma singela, a prestação desse serviço ao aumento de mortes.

Em outras palavras, trata-se de dados relativos ao próprio risco de se pilotar motos e não da atividade de transporte remunerado de passageiros. Ou seja, os riscos alegados advêm do próprio meio de locomoção (gênero) e não da atividade econômica exercida por meio do uso deste tipo de veículo (espécie).

Ainda que se cogite perigo abstrato, não há como associar diretamente a prestação do serviço ao aumento de mortes sem antes discernir o uso geral de motocicletas de seu uso específico para transporte de passageiros.

Por fim, não há nos autos estudos acadêmicos que comprovem, com base em evidências científicas de alto nível, a existência de risco efetivo relacionado exclusivamente à prestação do serviço de mototáxi e não ao uso de motocicletas em geral.

Não é demais lembrar que o art. 11-A, inciso I, da Lei Federal nº 12.587/2012 é claro ao exigir a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) pelo prestador do serviço, o que deve constar

² <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/negocios/99-lanca-servico-de-transporte-de-passageiros-por-moto-em-sp-prefeitura-e-contra/> e <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2025/01/22/uber-tambem-lanca-servico-de-moto-de-moto-por-aplicativo-em-sp-em-meio-a-disputa-judicial-entre-99-e-prefeitura.ghtml>



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

expressamente do regulamento municipal e ser objeto de efetiva fiscalização.

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:

...

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);

...

O serviço já está implantado em inúmeros municípios do país e, em que pesem as características ímpares do trânsito desta capital, todas as previsões e expectativas de aumento considerável no número de acidentes decorrentes da sua implantação não passam de mera especulação.

Assim, inexistente nexos de causalidade apto a carrear responsabilidade aos serviços de mototáxi, vez que os dados apresentados são anteriores à prestação dos serviços.

Por tais razões, o indeferimento das pretensões autorais, seja pelos defeitos do Decreto controvertido, seja pela ausência dos alegados danos morais coletivos, é medida que se impõe.

A ausência de regulamentação do Município sobre serviço autorizado em sede de competência exclusiva federal, reconhecido pela jurisprudência de diversos tribunais do país e do Superior Tribunal Federal, aliado à ineficácia da fiscalização a seu cargo, é o que coloca realmente em risco a população.

Daí porque a edição de leis e decretos inconstitucionais, com o intuito de sumariamente proibir a atividade, em nada colabora com a solução do problema vislumbrado pela autora na inicial. Tampouco a utilização do Poder Judiciário como fonte de penalização monetária que inviabilize a atividade.



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

Editar leis e decretos inconstitucionais equivale a não editar nada. A regulamentação da atividade pelo Município de São Paulo, dentro dos parâmetros legais, é o que se espera do Poder Público, sob pena de cada um realizar a atividade da maneira que achar conveniente, ainda que ignorando a realidade local, já que não há normas locais a serem seguidas.

Nenhum motorista desta capital desconhece o comportamento, por vezes flagrantemente contrário às normas de circulação, praticado por grande parte dos motociclistas, não raro às barbas dos agentes de trânsito.

Logo, novas leis e meras proibições não são a solução. Se o número de acidentes aumenta, é claro sinal de que a fiscalização é insuficiente e/ou ineficiente.

Ante o exposto, **JULGO IMPROCEDENTE** o pedido formulado na inicial, extinguindo o processo com fundamento no artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil.

Deixo de condenar o autor ao pagamento das custas e despesas processuais, ante a inexistência de indícios de má-fé.

P.R.I.C.

São Paulo, 13 de maio de 2025.

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