



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

**Registro: 2025.0000551625**

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação / Remessa Necessária nº 1001729-11.2025.8.26.0053, da Comarca de São Paulo, em que é recorrente JUÍZO EX OFFICIO e Apelante MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, é apelado 99 TECNOLOGIA LTDA.

**ACORDAM**, em 7ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Inicialmente, deferiram o pedido de admissão do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo do ABC. Após sustentações orais da Procuradora Municipal, Dra. Luciana Sant'Ana Nardi, do Dr. Ivan Ricardo Garisio Sartori e do Procurador de Justiça, Dr. Edgard Moreira da Silva, deram provimento aos recursos, com recomendação. V. U. Declarará voto convergente o 3º juiz.", de conformidade com o voto do Relator(a), que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores COIMBRA SCHMIDT (Presidente sem voto), MÔNICA SERRANO E LUIZ SERGIO FERNANDES DE SOUZA.

São Paulo, 2 de junho de 2025.

**EDUARDO GOUVÊA**

**Relator**

**Assinatura Eletrônica**



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

**7ª Câmara de Direito Público**

**Apelação / Remessa Necessária nº 1001729-11.2025.8.26.0053**

**Comarca: São Paulo**

**Juiz sentenciante: Josué Vilela Pimentel**

**Recorrente: Juízo *Ex Officio***

**Apelante: Município de São Paulo**

**Apelada: 99 Tecnologia Ltda.**

**Interessado: Secretário Executivo do Comitê Municipal de Uso Viário – CMUV**

**Voto nº 41863**

APELAÇÃO CÍVEL E REMESSA NECESSÁRIA – Mandado de segurança – Pretensão de declarar a nulidade do ato que impediu a impetrante de prestar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicletas na cidade de São Paulo, com fundamento no DM nº 62.144/2023 – Sentença concessiva de ordem que afastou o ato coator e declarou incidentalmente a inconstitucionalidade do decreto mencionado – Insurgência do Município de São Paulo – Edição do decreto amparada pelo poder de polícia do Município e por sua competência para legislar sobre assuntos de interesse local – Inteligência do art. 30, incisos I e V, da CF – Lei nº 12.587/2012 que atribuiu aos Municípios e ao DF a competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte individual de passageiros no âmbito de seus territórios – Inexistência de extrapolação do poder de regulamentar, vez que o DM nº 62.144/2023 se limitou a suspender, de forma temporária, a prestação do serviço por motocicletas, não tendo havido proibição – Ausência de declaração da inconstitucionalidade do decreto pelo Órgão Especial, de modo que permanece vigente – Inaplicabilidade do Tema 967 do STF, o qual versou sobre lei que criava reserva de mercado, permitindo aos taxistas atividade vedada a carros particulares – Inocorrência de violação a direito líquido e certo – Sentença reformada – Ordem denegada, com recomendação de que o Município de São Paulo promova a regulamentação do serviço no prazo de 90 dias. Apelação e remessa necessária providas, com recomendação.

Trata-se de apelação interposta pelo Município de São Paulo (fls. 559/591) e de remessa necessária da r. sentença (fls. 537/553), proferida pelo MM. Juiz de Direito da 8ª Vara da Fazenda Pública da Comarca de São Paulo, que, em mandado de segurança impetrado por 99 Tecnologia

Ltda. contra ato do Secretário Executivo do Comitê Municipal de Uso Viário – CMUV, concedeu a ordem para afastar o ato coator e declarar incidentalmente a inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023.

Em síntese, o apelante alega que: a) o Decreto Municipal nº 62.144/2023 suspendeu temporariamente a utilização de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos no Município de São Paulo, sendo tal suspensão justificada pelos comprovados riscos à segurança do trânsito e à saúde e à vida dos motoristas e passageiros; b) a vigência de tal decreto é corroborada por decisões liminares proferidas em duas ações diretas de inconstitucionalidade (2294157-10.2024.8.26.0000 e 2009373-50.2025.8.26.0000), as quais mantiveram sua validade; c) os Municípios detêm competência constitucional para legislar sobre assuntos locais, incluindo-se entre estes as particularidades do trânsito da cidade de São Paulo, que são incomparáveis; d) houve decisão judicial nos autos do Agravo de Instrumento nº 2013407-68.2025.8.26.0000, interposto na Ação Civil Pública nº 1002734-68.2025.8.26.0053, determinando que a apelada se abstenha de realizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicletas; e) a Lei Federal nº 12.587/2012 impõe como condição para prestação do serviço de transporte remunerado privado individual que o motorista possua a Carteira Nacional de Habilitação na categoria B (art. 11-B, inciso I), não versando sobre transporte por motocicletas, o qual exigiria habilitação na categoria A; f) a lei em comento estabelece que cabe aos Municípios a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (art. 11-B, *caput*), sendo ilegal a prestação do serviço sem o preenchimento dos requisitos (art. 11-B, parágrafo único), e que o Município pode suspender o uso de veículos cujas características não garantam a segurança dos condutores e dos passageiros (art. 11-B, II), como acontece com as motocicletas; g) a Lei Federal nº 12.009/2009, que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros com o uso de motocicleta, dispõe

os requisitos mínimos para a atividade, os quais não são cumpridos pela apelada, que também não adimple o requisito estabelecido pela Resolução CONTRAN nº 943/2022, isto é, autorização municipal; h) o Tema 967 do C. Supremo Tribunal Federal não se aplica ao caso dos autos, vez que, enquanto aquele versou sobre lei que criava reserva de mercado, ao permitir o transporte de passageiros por táxi, e vedava o transporte de passageiros por carros particulares, o decreto objeto destes autos apenas suspendeu temporariamente o serviço feito por motocicletas diante do objetivo de aumentar a segurança do trânsito e preservar a saúde e a vida dos paulistanos; i) o decreto foi editado no legítimo poder de polícia do Município de São Paulo, não havendo direito líquido e certo ao descumprimento de ordem de polícia, de modo que a postura da apelada de dar início à exploração econômica de um serviço sem autorização é ilegal e clandestina; j) houve recomendação de vedação do transporte de passageiros por motocicletas pelo Grupo de Trabalho da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Requer o provimento do recurso para que a r. sentença seja reformada, com a denegação da ordem.

Contrarrazões (fls. 602/670).

Oposição ao julgamento virtual (fl. 759).

Parecer da D. Procuradoria, opinando pelo provimento do recurso (fls. 763/784).

### **É o relatório.**

A princípio, defere-se o pedido de habilitação como *amicus curiae* deduzido pelo Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo do ABC – S.E.T.C a fls. 798/820, uma vez que estão presentes os requisitos estabelecidos pelo art. 138 do Código de Processo Civil.

Cuida-se de mandado de segurança impetrado pela

99 Tecnologia Ltda. contra ato do Secretário Executivo do Comitê Municipal de Uso Viário – CMUV, o qual determinou, com fundamento no Decreto Municipal nº 62.144/2023, 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” na cidade de São Paulo, “sob pena da imperiosa imposição dos consectários legais”. Segundo a impetrante, tal ato contraria a Lei Federal nº 12.587/2012 e o entendimento consolidado pelo C. Supremo Tribunal Federal no julgamento do Tema 967. Por essas razões, pediu a concessão da ordem para declarar a nulidade do ato coator, possibilitando o exercício pela impetrante do serviço, mediante aplicativos, de transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicletas em São Paulo.

Por meio da r. sentença (fls. 537/553), o juiz de primeiro grau concedeu a ordem para afastar o ato coator e declarar incidentalmente a inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023.

Contra tal decisão, insurge-se o Município de São Paulo.

De acordo com o art. 5º, inciso LXIX, da Constituição Federal e com o art. 1º da Lei nº 12.016/2009, o mandado de segurança será concedido nos casos em que houver violação decorrente de ilegalidade ou abuso de poder a direito líquido e certo não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*.

No presente caso, em que pesem os fundamentos adotados pelo juiz de primeiro grau, entende-se que a impetrante, ora apelada, não logrou êxito em demonstrar a violação ao alegado direito líquido e certo.

Isso porque, verifica-se que o Decreto Municipal nº 62.144, de 6 de janeiro de 2023, que suspendeu, temporariamente, a utilização

de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos no Município de São Paulo, está amparado no poder de polícia concedido aos Municípios em relação ao transporte de passageiros na respectiva circunscrição (art. 30, inciso V, da Constituição Federal), na competência constitucional para legislar sobre assuntos de interesse local (art. 30, inciso I, da Constituição Federal), bem como na decisão contrária do Grupo de Trabalho da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte à tal modalidade (fls. 60/81), tendo em vista os comprovados riscos à segurança do trânsito e à saúde e à vida dos motoristas e passageiros.

Além disso, a Lei nº 12.587/2012, a qual instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, atribuiu aos Municípios e ao Distrito Federal o poder de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte individual de passageiros. Confira-se:

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. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018)

[...]

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. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018) (Regulamento)

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: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

Em nem se alegue que o Município de São Paulo extrapolou seu poder de regulamentar tal serviço, uma vez que o Decreto



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Municipal nº 62.144/2023 tão somente suspendeu, de forma temporária, a prestação do serviço por motocicletas, não tendo havido proibição.

Ademais, a Resolução CONTRAN nº 943/2022, em seu art. 2º, condicionou a utilização de motocicletas para entregas de cargas (motofrete) ou de passageiros (mototáxi), nos moldes da Lei nº 12.009/2009, à autorização do poder concedente, no caso, o Município de São Paulo.

A apelada, em verdade, ao ter disponibilizado o serviço em comento no dia 14 de janeiro de 2025, durante a vigência do Decreto Municipal nº 62.144/2023, desrespeitou o poder de polícia do Município de São Paulo, não havendo que se falar em ilegalidade ou abuso de poder no ofício por meio do qual houve a determinação de imediata suspensão do serviço, sob pena de imposição dos consectários legais cabíveis.

Este E. Tribunal de Justiça já se pronunciou em caso semelhante:

MANDADO DE SEGURANÇA – Pleito de reconhecimento da ilegalidade do ato administrativo que suspendeu os serviços prestados pela impetrante consistente no transporte remunerado privado de passageiros, através de aplicativo, em veículos do tipo triciclos – Impossibilidade – Não verificada qualquer ilícito no ato administrativo atacado – Admissibilidade da restrição administrativa, ante a necessidade de regulamentação, pela Municipalidade, da questão relativa à segurança viária do veículo utilizado pela impetrante para o exercício da atividade almejada – Exegese aos artigos 4º, inciso X, e 11-A, parágrafo único da Lei Federal 12.587/2012, com a redação dada pela Lei 13.640/2018 – Direito líquido e certo inexistente – Denegação da segurança mantida – Recurso não provido. (TJSP, 9ª Câmara de Direito Público, Apelação Cível nº 1024930-03.2023.8.26.0053, Relator REBOUÇAS DE CARVALHO, data do Julgamento em





PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

16/08/2023, publicação em 16/08/2023 – grifo nosso).

É importante salientar que, até a presente data, o C. Órgão Especial deste E. Tribunal de Justiça não declarou a inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023. Nesse sentido, houve o ajuizamento de duas ações diretas de inconstitucionalidade (autos de nº 2294157-10.2024.8.26.0000 e 2009373-50.2025.8.26.0000), nas quais os pedidos de concessão de liminar restaram indeferidos e que foram extintas sem resolução do mérito. Em outras palavras, o Decreto Municipal nº 62.144/2023 continua em plena vigência.

Por fim, inaplicável o Tema 967 (RE nº 1.054.110/SP) do C. Supremo Tribunal Federal, tendo em vista que, distintamente do presente caso, aquele se voltou ao exame de lei que criava reserva de mercado, permitindo aos taxistas atividade vedada a carros particulares, o que não fez o Decreto Municipal nº 62.144/2023, que apenas suspendeu temporariamente o transporte de passageiros por motocicletas.

Dessa forma, não havendo violação a direito líquido e certo da apelada, é medida de rigor o provimento do apelo do Município de São Paulo e da remessa necessária para reformar a r. sentença e denegar a ordem, com a seguinte recomendação.

É que o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicletas, no âmbito da cidade de São Paulo, foi suspenso por meio do Decreto Municipal nº 62.144/2023 há mais de dois anos. Portanto, recomenda-se que o Município de São Paulo promova a regulamentação de tal serviço no prazo de 90 dias, como já determinado quando da análise do Pedido de Efeito Suspensivo à Apelação nº 2145891-47.2025.8.26.0000 (tirado da Ação Civil Pública nº 1002734-68.2025.8.26.0053).



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

De qualquer modo, para viabilizar eventual acesso às vias extraordinária e especial, considera-se prequestionada toda matéria infraconstitucional e constitucional, observando o pacífico entendimento do C. Superior Tribunal de Justiça no sentido de que, tratando-se de prequestionamento, é desnecessária a citação numérica dos dispositivos legais, bastando que a questão posta tenha sido decidida (EDROMS 18205/SP, Ministro FELIX FISCHER, DJ 08/05/2006, p. 240).

Ante o exposto, dá-se provimento à apelação e à remessa necessária, com recomendação.

EDUARDO GOUVÊA  
Relator



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Voto nº 29465

Apelação / Remessa Necessária nº 1001729-11.2025.8.26.0053

Comarca: São Paulo

Apelante: Município de São Paulo

Recorrente: Juízo Ex Officio

Apelado: 99 Tecnologia Ltda

Amicus curiae: O SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE  
COLETIVO DO ABC

Interessado: Secretário Executivo do Comitê Municipal de Uso Viário –  
CmuV

### DECLARAÇÃO DE VOTO CONVERGENTE

Vistos, etc.

Não dissinto da solução que o Excelentíssimo Relator deu ao recurso, mas peço vênia para fazer algumas observações.

No meu entendimento, a decisão da Suprema Corte, no RE 1054110 – que deu lugar à edição do Tema 967 – há de ser interpretada no seu devido contexto, levando em conta, ainda, as teorias consequencialistas, que têm orientado o direito moderno (a propósito, ver MacCormick), no que não interfere o julgamento do E. Órgão Especial, que cuida especificamente do transporte privado por meio de motocicleta.

A decisão do Supremo Tribunal Federal comporta interpretação do ponto de vista sintático e semântico. O acórdão usa a expressão “motorista” o tempo todo, quando é certo que o Código de Trânsito Brasileiro, ao se referir àquele que dirige motocicletas, emprega a palavra “condutor”. E, de acordo com lição de Carlos Maximiliano, tratando-se de exegese de texto legal, presume-se que o intérprete se valeu do conceito no sentido estritamente técnico (*Hermenêutica e Aplicação do Direito*, 9ª

ed., RJ, Forense, 1984, p. 109).

De igual modo se passa com a Lei Federal nº 12.587/2012, alterada pela Lei Federal nº 13.640/2018, que se vale da expressão "motorista", e não "condutor" (exceção feita ao ponto em que se refere a deficiente físico). Da perspectiva semântica, veja-se que o acórdão da Corte Constitucional, ocupando-se do exame deste diploma normativo, diz “mercado até então explorado por taxista”, quando é certo que os taxistas em tempo nenhum exploraram o transporte por meio de motocicleta.

Do ângulo consequencialista, observa-se que interpretação ampliativa do acórdão proferido pela Suprema Corte, retirando do município o poder-dever de dispor sobre matéria do seu peculiar interesse, teria caráter absolutamente desagregador, pois em breve haveria, nessa que é uma das maiores cidades do mundo, um segmento específico de desafortunados (que já são tantos), vale dizer, uma “legião de mutilados”, a repercutir nos gastos com previdência, assistência médico-hospitalar e social.

É certo que há Lei Federal específica dispondo sobre o serviço de mototáxi, diploma legal que altera, em parte, regras do Código de Trânsito Brasileiro. Significativamente – a confirmar o poder dos lobistas no país (atividade que se desenvolve à margem da lei, entre nós, diferentemente do que se faz em países como os EUA) –, as exigências que se consente ao município fazer, de natureza legal e regulamentar, dizem respeito apenas ao serviço de motofrete (art. 139-B do CTB, com a redação conferida pela LF nº 12.009/2009), serviço que não é objeto do *mandamus* impetrado pela *99 Tecnologia Ltda.*, ora apelada.

Haver-se-ia de indagar, contudo – do ponto de vista estritamente jurídico – a razão de ser de tratamentos legislativos díspares para situações parelhas. Mais ainda, se ao município é dado regular situação menos gravosa aos munícipes, *a fortiori*, impunha-se autorizá-lo a regular e fiscalizar, no legítimo exercício do poder de polícia de transporte oferecido ao público, o tipo de prestação mais gravosa. Configura-

se, para alguns, neste aspecto, a existência de uma lacuna no direito, mais precisamente situação que a teoria geral do direito reconhece como “lacuna *de lege ferenda*” (Karl Engisch, *Introdução ao pensamento jurídico*, 6ª ed., Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1988, p. 281).

Do meu ponto de vista, o exame do Decreto Municipal nº 62.144/2023 há de ser feito à luz do princípio da autonomia política e administrativa do município (Antônio Carlos Otoni Soares, *A instituição municipal no Brasil*, SP, RT, 1986, p. 57 a 68), expressamente reconhecido pela Constituição Federal, como escreve Wolgran Junqueira Ferreira, monografista na matéria (*O município à luz da Constituição Federal de 1988*, 2ª ed., Bauru, Edipro, 1995, p. 55 a 151). E a propósito da competência legislativa suplementar do município, assim se pronuncia o autor:

É de se ter em conta que os Municípios, contrariamente aos Estados e ao Distrito Federal, não têm competência para legislar concorrentemente, mas apenas, no que couber, **para suplementar a legislação federal**.

Sobre este inciso e os demais constantes dos incisos do art. 23 da Constituição Federal, tivemos a oportunidade de escrever em nosso *Comentários à Constituição de 1988*: suplementar, isto é suprir as lacunas ou deficiências da legislação federal ou estadual, no que couber, isto é, quando a União ou o Estado-federado deixarem aos municípios o poder de escolher os próprios limites

(...)

**Suplementar** significa complementar tanto à legislação federal, quanto à legislação estadual, desde que: a) esteja tratando de matéria de interesse do município; b) esteja atendendo à

determinação da Constituição; e c) que não fira quaisquer princípios estabelecidos nas Constituições Federal e Estadual (*O município à luz da Constituição Federal de 1988*, 2ª ed., Bauru, Edipro, 1995, p. 186 e 187 – destaques não existentes no original).

É certo que o E. Órgão Especial já se manifestou sobre a inconstitucionalidade da lei que confere ao Município de São Paulo a prerrogativa de proibir o transporte privado de passageiros por meio de motocicleta, porque se trata de regulação afeta à competência da União (art. 22, IX e XI, da CF), competência esta exercida com a edição da Lei Federal nº 12.009/2009 (que cuida das atividades de motofrete e mototáxi) e da Lei Federal nº 12.587/2012 (que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana). Mas aqui, no âmbito do presente *mandamus*, não se está a cogitar de vedação legal a essa modalidade de transporte, e sim de regulação obediente às diretrizes traçadas pela União, limitada àquilo que interfere com o peculiar interesse do Município de São Paulo, razão pela qual não interfere o julgamento da ADI 2110503-93.2019.8.26.0000.

Desta perspectiva, tampouco o Tema 967 do Supremo Tribunal Federal importa para o arbitramento do *mandamus*, haja vista que a Corte se ocupou da hipótese de vedação do exercício de transporte individual remunerado por meio de aplicativos, não tratando, como se disse logo ao início, do transporte privado e individual de passageiros por meio de motocicleta.

Decerto, conquanto a Lei Federal, acrescentando a regra do artigo 139-B ao Código de Trânsito Brasileiro, dê ao município, precisamente, a possibilidade de estabelecer, até mesmo por regulamento, exigências outras, além das já fixadas pela União, para o serviço de motofrete, tal disposição não necessariamente afasta a competência que o Município retira diretamente da Constituição Federal para disciplinar o exercício do transporte individual de passageiros aberto ao público, porquanto isto diz respeito ao peculiar interesse daquele ente federativo aplicando-se,

destarte, a regra do artigo 30, I, da carta política brasileira.

De fato, se os acidentes envolvendo motocicletas, nas cidades de médio e grande porte, são responsáveis, em números expressivos, pela orfandade, sobretudo entre os mais pobres, o que repercute no regime próprio da previdência dos municípios, na ocupação de leitos da rede médico-hospitalar e na mobilidade urbana, o que dizer, então, da repercussão disto tudo quando se está tratando de uma megalópole como São Paulo, cidade extremamente complexa, de crescimento desordenado, em cujas vias estreitas, com faixas de rolamento apertadas, bicicletas, motocicletas, motonetas, automóveis, ônibus e caminhões, dividem espaço com pedestres, patinetes, *segways*, carriolas, carroças e outros meios informais de locomoção, com os quais se consente por absoluta falta de controle.

E se o próprio Código de Trânsito Brasileiro faculta ao município, em caráter suplementar, a atividade de motofrete, caberia indagar no que ela se diferenciaria – naquilo que importa considerar, à vista da avaliação do peculiar interesse do município para a disciplina do serviço de transporte individual oferecido ao público em geral – da atividade de mototáxi. Em absolutamente nada, cabendo acrescentar que, se alguma diferença existe, ela fala em desfavor do impedimento da regulação, por parte do município, dessa atividade.

Na hipótese de acidentes (que fazem parte da rotina de São Paulo, a expressiva maioria deles envolvendo motocicletas), multiplicar-se-iam por dois as consequências do infausto, expressão de uma crônica anunciada, razão por que não se pode de forma nenhuma sustentar (do ponto de vista racional) que a regulação desta forma de transporte passe ao largo de interesse do município. Isto é de compreensão elementar, tanto assim que a Resolução CONTRAN nº 943/2022 – como se acha no voto condutor – condicionou a utilização de motocicleta para entrega de cargas ou condução de passageiros à regulação do município.

A esta altura, viria a *99 Tecnologia Ltda* para argumentar que é

simples “plataforma”, e não serviço público de transporte individual, diferentemente do que ocorre com os táxis. Simples prestidigitação, sofisma e argumentação especiosa, porquanto tal empresa oferece ao público em geral, por meio digital, o transporte individualizado, não se podendo tomar o meio (digital) como finalidade, que é o serviço de transporte de um lado a outro da cidade.

E seja o transporte oferecido pelo poder público – quer diretamente quer por meio de permissão ou concessão – ou oferecido pela iniciativa privada, estará sempre submetido à regulamentação e fiscalização do poder público, haja vista que se trata de atividade oferecida ao público em geral, à coletividade. Argumentar de outra forma equivaleria a dizer que espaços abertos ao público, como *shoppings*, não se submetem, por exemplo, a normas que reservam vagas a idosos, deficientes e gestantes, concepção que nem mesmo o neoliberalismo da *Escola de Chicago* se animaria a sustentar.

Não se desconhece o crescimento do transporte remunerado informal, com emprego de motocicleta, sobretudo nas regiões mais remotas da cidade, mas não seria o *laissez faire*, o vale tudo – agora sob o patrocínio de uma “plataforma” –, sem nenhum tipo de regulação ou controle, a resolver o problema, pois dois erros não perfazem um acerto. E esse controle, certamente, não será aquele feito pela empresa – que tem em conta apenas a verificação dos meios adequados à realização da empreitada capitalista –, mas o controle do poder público, a que toda e qualquer pessoa, física ou jurídica, está submetida.

Por último, não aproveita à pretensão da impetrante, ora apelada, o julgamento da Reclamação Constitucional 60.595-PE, destituído de caráter vinculante, tampouco pareceres e manifestações lançadas nos autos da Ação Civil Pública nº 1002734-68.2025.8.26.0053.

Nestes termos, com tais adminículos, acompanho o voto do Eminente Relator.





PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

**LUIZ SERGIO FERNANDES DE SOUZA**  
**3º Juiz**



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Este documento é cópia do original que recebeu as seguintes assinaturas digitais:

Pg. inicial	Pg. final	Categoria	Nome do assinante	Confirmação
1	10	Acórdãos Eletrônicos	EDUARDO CORTEZ DE FREITAS GOUVEA	2B18B303
11	17	Declarações de Votos	LUIZ SERGIO FERNANDES DE SOUZA	2B467D08

Para conferir o original acesse o site:

<https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/sg/abrirConferenciaDocumento.do>, informando o processo 1001729-11.2025.8.26.0053 e o código de confirmação da tabela acima.