

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR DESEMBARGADOR PRESIDENTE DO  
EGRÉGIO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO****Protocolado nº 26.422/18**

**CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO DIRETA  
INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 11.389, DE 05 DE NOVEMBRO DE 1997,  
DO MUNICÍPIO DE SÃO CARLOS, QUE VEDA A UTILIZAÇÃO DE  
MOTOCICLETAS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIRO (MOTOTÁXI) OU  
SIMILAR. INVASÃO DE COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA  
LEGISLAR SOBRE TRÂNSITO (ART. 22, IX E XI, DA CF). OFENSA AO PACTO  
FEDERATIVO. PRECEDENTES DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. OFENSA À  
LIVRE INICIATIVA E CONCORRÊNCIA. APLICAÇÃO DO TEMA DE  
REPERCUSSÃO GERAL Nº 967 DO STF.**

1. Lei municipal que, ao proibir a prestação de serviço de transporte privado individual de passageiros, por meio de moto-taxi, acabou por invadir a esfera de competência legislativa privativa da União. Precedentes do Supremo Tribunal Federal.
2. Restrição ao serviço de transporte privado de passageiros por moto-taxi que implica ofensa à livre iniciativa e concorrência, além de contrariar interesse dos consumidores.
3. Ofensa ao artigo 144 da CE/89 (artigos 1º, IV, 22, IX e IX e 170, IV e V, da CF/88).
4. Incidência da *ratio decidendi* que inspirou a edição do Tema de Repercussão Geral nº 967 do STF.

**○ PROCURADOR-GERAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**, no  
exercício da atribuição prevista no art. 116, VI, da Lei Complementar Estadual nº

734, de 26 de novembro de 1993 (Lei Orgânica do Ministério Público de São Paulo), em conformidade com o disposto nos arts. 125, § 2º, e 129, IV, da Constituição Federal, e, ainda, nos arts. 74, VI, e 90, III, da Constituição do Estado de São Paulo, com amparo nas informações colhidas no incluso protocolado, vem, respeitosamente, perante esse Egrégio Tribunal de Justiça, promover a presente **AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE**, em face da **Lei nº 11.389, de 05 de novembro de 1997, do Município de São Carlos**, pelos fundamentos a seguir expostos:

## **I – O ATO NORMATIVO IMPUGNADO**

A Lei nº 11.389, de 05 de novembro de 1997, do Município de São Carlos, “*proíbe no Município de São Carlos o transporte de passageiros por mototáxi*”, assim dispendo:

Art. 1º Fica proibido no Município de São Carlos o transporte de passageiros através de serviço de mototáxi ou similar que venha a ser criado.

Art. 2º. Caberá ao Poder Executivo fiscalizar e punir os transgressores, inclusive com multa pecuniária, para garantir o cumprimento desta Lei.

Art. 3º. Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

Ao proibir o uso de motocicletas para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Carlos, a lei local feriu a Constituição do Estado de São Paulo, à qual está subordinada a produção normativa municipal ante a previsão dos arts. 1º, 18, 29 e 31 da Constituição Federal.

Com efeito, referido ato normativo municipal é incompatível com o artigo 144 da Constituição Paulista, o qual dispõe que, *verbis*:

Artigo 144 – Os Municípios, com autonomia política, legislativa, administrativa e financeira se auto-organizarão por Lei Orgânica, atendidos os princípios estabelecidos na Constituição Federal e nesta Constituição.

Ao condicionar a autonomia dos Municípios à observância dos princípios previstos em seu bojo e na Constituição Federal de 1.988 (CF/88), o artigo 144 da Constituição Estadual possui caráter de norma remissiva, reproduzindo, aliás, o *caput* do art. 29 da Carta Magna.

Assim, a incompatibilidade vertical arguida se dá em face de norma remissiva da Constituição Estadual, não havendo espaço para se cogitar de contraste direto da lei municipal com a Constituição Federal.

Vale ressaltar que a parametricidade das normas constitucionais estaduais de caráter remissivo, para fins de controle concentrado de constitucionalidade de leis ou atos normativos estaduais ou municipais perante o Tribunal de Justiça local (art. 125, § 2º, CF/88), constitui questão amplamente discutida e pacificada no E. Supremo Tribunal Federal, conforme decisões abaixo colacionadas:

“RECLAMAÇÃO - FUNÇÃO CONSTITUCIONAL DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO (RTJ 134/1033 - RTJ 166/785) - COMPETÊNCIA DOS TRIBUNAIS DE JUSTIÇA PARA EXERCER O CONTROLE ABSTRATO DE CONSTITUCIONALIDADE DE LEIS E ATOS NORMATIVOS ESTADUAIS E/OU MUNICIPAIS CONTESTADOS EM FACE DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL - A “REPRESENTAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE” NO ÂMBITO DOS ESTADOS-MEMBROS (CF, ART. 125, § 2º) - A QUESTÃO DA PARAMETRICIDADE DAS CLÁUSULAS CONSTITUCIONAIS ESTADUAIS, DE CARÁTER REMISSIVO, PARA FINS DE CONTROLE CONCENTRADO DE LEIS E ATOS NORMATIVOS ESTADUAIS E/OU MUNICIPAIS CONTESTADOS, PERANTE O

TRIBUNAL DE JUSTIÇA LOCAL, EM FACE DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL - DOCTRINA - PRECEDENTES - RECURSO DE AGRAVO IMPROVIDO. - O único instrumento jurídico revestido de parametricidade, para efeito de fiscalização concentrada de constitucionalidade de lei ou de atos normativos estaduais e/ou municipais, é, tão-somente, a Constituição do próprio Estado-membro (CF, art. 125, § 2º), que se qualifica, para esse fim, como pauta de referência ou paradigma de confronto, mesmo nos casos em que a Carta Estadual haja formalmente incorporado, ao seu texto, normas constitucionais federais que se impõem à observância compulsória das unidades federadas. Doutrina. Precedentes.

- Revela-se legítimo invocar, como referência paradigmática, para efeito de controle abstrato de constitucionalidade de leis ou atos normativos estaduais e/ou municipais, cláusula de caráter remissivo, que, inscrita na Constituição Estadual, remete, diretamente, às regras normativas constantes da própria Constituição Federal, assim incorporando-as, formalmente, mediante referida técnica de remissão, ao plano do ordenamento constitucional do Estado-membro. - Com a técnica de remissão normativa, o Estado-membro confere parametricidade às normas, que, embora constantes da Constituição Federal, passam a compor, formalmente, em razão da expressa referência a elas feita, o “corpus” constitucional dessa unidade política da Federação, o que torna possível erigir-se, como parâmetro de confronto, para os fins a que se refere o art. 125, § 2º da Constituição da República, a própria norma constitucional estadual de conteúdo remissivo. Doutrina. Precedentes.” (STF; Pleno; AgR Recl. 10.500/SP; Min. Rel. Celso de Mello; D.J. 26/10/2010). g.n.

“Agravo regimental em reclamação constitucional. 2. Competência dos tribunais de justiça estaduais para exercer controle abstrato de constitucionalidade de leis ou atos normativos estaduais ou municipais contestados em face de constituição estadual. 3. Legitimidade da invocação, como referência paradigmática para controle concentrado de constitucionalidade de leis ou atos normativos municipais/estaduais, de cláusula de caráter remissivo que, inscrita na Constituição estadual, remete a norma constante da própria Constituição Federal, incorporando-a, formalmente, ao ordenamento constitucional do Estado-membro. 4. Invocação de paradigma. Reclamação 7.396. Processo de caráter subjetivo. Efeitos restritos às partes. 5. Agravo regimental a que se nega provimento.” (STF; 2ª Turma; AgR Recl. 10406/GO; Min. Rel. Gilmar Mendes; D.J. 26/08/2014). g.n.

Dessa maneira, conforme entendimento esposado pelo Supremo Tribunal Federal, não há usurpação da competência da Corte Constitucional Federal quando os Tribunais de Justiça locais, no exercício de sua competência prevista no art. 125, §2º da CF/88, verificam a compatibilidade de leis municipais com normas constitucionais estaduais que fazem remissão às disposições da Carta Magna de 1988.

## **II- A INVASÃO DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA PRIVATIVA DA UNIÃO**

Em relação à competência para legislar acerca de transporte e mobilidade urbana a Constituição Federal assim prevê:

Art. 21. Compete à União:

(...)

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

(...)

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

(...)

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

(...)

XI – trânsito e transporte;

(...)

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.

A fim de regulamentar os citados dispositivos constitucionais foi editada a Lei Federal n. 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

“Art. 1º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o caput deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2o e no § 2o

do art. 40 da Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º. **O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.**

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

**b) individual;**

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

(...)

Seção I

Das Definições

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

**I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;**

(...)

**VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;**

(...)

**X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;**

(...)

(...)

**Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal,**

com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. **O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.** (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)”.

O legislador federal, a quem compete fixar as diretrizes da política nacional de transportes e legislar sobre trânsito e transporte (artigo 22, IX e XI, da CF), estabeleceu que o “Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o **conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte**, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município” (art. 3º).

Conceituou transporte urbano como o “**conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**” (artigo 4º, inciso I).

Estabeleceu dois modelos de transporte urbano motorizado individual, a saber, o público e o privado (artigo 3º, § 1º), bem como diferenciou o “**transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;**” (artigo 4º, VIII), e o “**transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;**” (artigo 4º, X).

Diferenciou, portanto, o serviço de transporte privado individual de passageiros do transporte público individual de passageiros (artigo 12-A), por meio do serviço de “taxi”.

**A fim de regulamentar especificamente a profissão de moto-taxista, foi editada a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que dispõe que.”**

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;

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.**

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 4º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo XIII-A:

#### “CAPÍTULO XIII-A

#### DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;

II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de

regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito –  
Contran;

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos  
termos de regulamentação do Contran;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos  
obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para  
transporte de cargas deve estar de acordo com a  
regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos  
inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata  
este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões  
contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car,  
nos termos de regulamentação do Contran.

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a  
competência municipal ou estadual de aplicar as exigências  
previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-  
frete no âmbito de suas circunscrições.”

(...)

Art. 8º Os condutores que atuam na prestação do serviço de  
moto-frete, assim como os veículos empregados nessa  
atividade, deverão estar adequados às exigências previstas  
nesta Lei no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco)  
dias, contado da regulamentação pelo Contran dos  
dispositivos previstos no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23  
de setembro de 1997, e no art. 2º desta Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

A opção legislativa propiciou novos meios aptos a garantir a melhoria da acessibilidade e mobilidade de cargas e pessoas no Município, em atenção ao disposto no artigo 182 da CF, ou seja, visando ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Ao assim dispor, o legislador federal impôs uma espécie de **bloqueio legislativo ao legislador municipal**, ao qual não se autoriza, nem mesmo a pretexto de legislar sobre assuntos de interesse local (artigo 30, I, da CF), excluir algum dos modos de transporte individual de passageiros contemplados nas leis federais, **notadamente o transporte de “mototaxista”, o “motoboy” e o “moto-frete”, contemplados especificamente na Lei n. 12.009/09.**

Cabe ao Município, portanto, apenas **suplementar** as diretrizes contidas na Lei Federal n. 12.587/12 e, notadamente na Lei n. 12.009/09 nos termos dos artigos 30, I e II, da Constituição Federal, **mas não proibir o transporte privado motorizado por motocicletas.**

A Lei impugnada afastou-se daquelas diretrizes estabelecidas na Lei Federal n. 12.009/09, pois **proibiu o transporte de quaisquer materiais inflamáveis e, também, o transporte individual de passageiros por motocicletas colidindo, assim, diretamente com a opção do legislador federal.** Ao assim proceder, invadiu a esfera de competência legislativa da União, prevista no artigo 22, IX e XI, da Constituição Federal, violando, assim, o artigo 144 da CE/89.

A Lei Municipal impugnada, assim, inovou em relação à disciplina federal sobre a matéria, criando proibição total.

Nem se alegue que a vedação ao transporte por motocicletas de modo privado contida na Lei Municipal impugnada decorreria do disposto no artigo 12 da Lei Federal n. 12.587/2012, segundo o qual os “serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros **deverão ser organizados, disciplinados**

**e fiscalizados pelo poder público municipal**, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas”.

Isto porque tal dispositivo carregou ao Município a responsabilidade por organizar, disciplinar e fiscalizar estes serviços e, em relação ao transporte privado, permite que dentro do exercício do poder de polícia, fixe normas para que sejam observados requisitos mínimos de segurança, conforto e higiene, **não havendo espaço para a proibição total do serviço**.

No mesmo sentido, os artigos 107, 135 e 139-B, todos do Código de Trânsito Brasileiro que não podem ser interpretados como normas proibitivas do transporte privado por meio de motocicletas, sobretudo após a edição das Leis Federais n. 12.587/12 e n. 12.009, de 29 de julho de 2009.

Tais dispositivos explicitam apenas que ao poder público, de forma proporcional e razoável, compete fixar normas para o exercício do transporte privado por motocicletas, mas nunca os proibir, indistintamente, como na espécie.

Neste contexto, vale realçar que o rápido desenvolvimento dos centros urbanos, com as suas consequências indesejáveis, dentre elas a dificuldade de locomoção, passam a exigir várias formas de enfrentamento da situação, dentre elas aquela elegida pelo legislador federal (transporte privado de carga e passageiros por motocicletas) a fim de dar efetiva aplicabilidade ao artigo 182 da CF e ao artigo 180 da CE/89.

Portanto, a Lei n. 11.389, de 05 de novembro de 1997, do Município de São Carlos, ao proibir o transporte individual privado de passageiros por meio de motocicletas, violou o artigo 144 da CE/89, pois invadiu a esfera de competência legislativa da União, prevista no artigo 22, IX e XI, da CF/88.

Ademais, o Supremo Tribunal Federal, em mais de uma oportunidade, já reconheceu a inconstitucionalidade de leis locais que vedavam o transporte de

passageiros por meio de motocicletas, justamente em razão da invasão da competência legislativa da União para legislar sobre a matéria:

“EMENTA: Ação direta de inconstitucionalidade. 2. Lei do Estado do Pará. 3. Serviço de transporte individual de passageiros prestado por meio de ciclomotores, motonetas e motocicletas. 4. Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte(art. 22, XI, CF). 5. Precedentes (ADI 2.606/SC). 6. Procedência da ação” (ADI 3135 /PA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE; Relator(a): Min. GILMAR MENDES; Julgamento: 01/08/2006; Órgão Julgador: Tribunal Pleno).

“EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI DO ESTADO DE SANTA CATARINA. LICENCIAMENTO DE MOTOCICLETAS DESTINADAS AO TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS. COMPETÊNCIA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. 1. É da competência exclusiva da União legislar sobre trânsito e transporte, sendo necessária expressa autorização em lei complementar para que a unidade federada possa exercer tal atribuição (CF, artigo 22, inciso XI, e parágrafo único). 2. Inconstitucional a norma ordinária estadual que autoriza a exploração de serviços de transporte remunerado de passageiros realizado por motocicletas, espécie de veículo de aluguel que não se acha contemplado no Código Nacional de Trânsito. 3. Matéria originária e de interesse nacional que deve ser regulada pela União após estudos relacionados com os requisitos de segurança, higiene, conforto e preservação da saúde pública. Ação direta de inconstitucionalidade procedente” (ADI 2606 /SC - AÇÃO

DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE; Relator(a): Min. MAURÍCIO CORRÊA; Julgamento: 21/11/2002; Órgão Julgador: Tribunal Pleno).

### **III - A VIOLAÇÃO AOS PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA, LIVRE CONCORRÊNCIA E DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR**

Acerca da livre iniciativa dispõe a Constituição Federal:

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

(...)

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

(...)

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

(...)

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

Consoante demonstrado, a Lei Federal n. 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, fixou a modalidade de transporte privado individual de passageiros, distinguindo-a do transporte público individual de passageiros.

A Lei Federal n. 12.009 de julho de 2009 regulamentou o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta e moto-frete, exigindo requisitos para a prestação das referidas atividades, incrementando benefícios socialmente desejáveis, incluindo ampliação do leque de escolha do consumidor.

Assim, a Lei impugnada, ao proibir a prestação do serviço de **transporte privado por meio de motocicletas** acabou por ceifar a possibilidade do livre exercício dessa atividade privada por meio de motocicletas.

A vedação à livre iniciativa acaba por fragilizar a livre concorrência, prejudicando, ao final, os próprios consumidores, pois obstados da ampla possibilidade de escolha.

Portanto, a Lei Municipal n. Lei nº 11.389/97, ao proibir a prestação de serviço de transporte privado de passageiros por meio de motocicletas, acaba por violar a livre iniciativa, a livre concorrência e o interesse dos consumidores.

Anote-se, ademais, que a *ratio decidendi* que inspirou a fixação do Tema de Repercussão Geral nº 967 do STF, relativa à transporte individual de passageiros por meio de aplicativos, aplica-se integralmente à hipótese presente, em que se discute a proibição de transporte individual (moto-táxi) de forma contrária ao disposto pelo legislador federal e, ainda, com violação à livre concorrência e aos direitos do consumidor. Assim prevê o Tema nº 967:

“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.

2 – No exercício de sua competência para a regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de

passageiros, os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (Constituição Federal, artigo 22, inciso XI).”

#### **IV – PEDIDO**

Diante do exposto, requerendo o recebimento e o processamento da presente ação para que, ao final, seja julgada procedente para declarar a inconstitucionalidade da **Lei nº 11.389, de 05 de novembro de 1997, do Município de São Carlos.**

Requer-se a **requisição de informações** à Câmara Municipal e ao Prefeito Municipal de São Carlos, e a **citação** do Procurador-Geral do Estado, protestando por nova vista, posteriormente, para manifestação final.

Termos em que, pede deferimento.

São Paulo, 13 de maio de 2019.

**Gianpaolo Poggio Smanio**  
**Procurador-Geral de Justiça**

blo

Protocolado nº **26.422/18**

Interessado: Cássio Luiz Barbosa de Paula Teixeira

Objeto: **representação para o controle de constitucionalidade da Lei n.11.389/97 do Município de São Carlos**

1. Distribua-se a petição inicial da ação direta de inconstitucionalidade da Lei nº 11.389, de 05 de novembro de 1997, do Município de São Carlos, junto ao Egrégio Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, instruída com o protocolado em epígrafe mencionado.
2. Oficie-se ao interessado, informando-lhe a propositura da ação, com cópia da petição inicial.

São Paulo, 13 de maio de 2019.

**Gianpaolo Poggio Smanio**  
**Procurador-Geral de Justiça**

blo