



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR DESEMBARGADOR PRESIDENTE  
DO EGRÉGIO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**Protocolado SEI nº 29.0001.0049587.2018-50**

**CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO DIRETA INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 16.901, DE 05 DE JUNHO DE 2018, DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, QUE VEDA A UTILIZAÇÃO DE MOTOCICLETAS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIRO (MOTO-TÁXI), BEM COMO PARA O TRANSPORTE DE MATERIAL INFLAMÁVEL OU QUE POSSA PÔR EM RISCO A SEGURANÇA DO MUNÍCIPE. 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, bem como o transporte de material inflamável ou que possa por em risco a segurança, acabou por invadir a esfera de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

competência legislativa privativa da União.  
Precedentes do Supremo Tribunal Federal.

2. Restrição ao serviço de transporte privado de passageiros por moto-taxi, bem como de transporte de materiais por motocicletas 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.

5. Inconstitucionalidade por arrastamento da Lei Municipal n. 12.609, de 6 de maio de 1998 e da Lei Municipal 14.766, de 18 de junho de 2008, ambas do Município de São Paulo

○ **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 n. 16.901, de 05 de junho de 2018, do Município de São Paulo, e por



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

**arrastamento, da Lei Municipal n. 12.609, de 6 de maio de 1998 e da Lei Municipal 14.766, de 18 de junho de 2008, pelos fundamentos a seguir expostos:**

**I – O ATO NORMATIVO IMPUGNADO**

A Lei nº 16.901, de 05 de junho de 2018, do Município de São Paulo, “revoga a Lei Municipal nº 12.609, de 6 de maio de 1998 e altera a Lei Municipal nº 14.766, de 18 de junho de 2008, a fim de proibir a utilização de motocicletas para o transporte de passageiros (mototáxi), bem como material inflamável ou que possa pôr em risco a segurança do munícipe” (sic), no que interessa ao objeto da ação dispõe que:

"Art. 1º Fica proibida no Município de São Paulo a utilização de motocicletas para a prestação do serviço de transporte de passageiros (moto-táxi), bem como para o transporte de material inflamável ou que possa pôr em risco a segurança do munícipe.

§ 1º O descumprimento do disposto nesta lei implicará ao infrator a imposição de multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), sendo que em caso de reincidência a motocicleta será apreendida pelo órgão competente.

§ 2º O valor da multa de que trata o § 1º deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda." (NR)

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 12.609, de 6 de maio de 1998.

Ao proibir o uso de motocicletas para o transporte remunerado individual de pessoas, bem como para o transporte de material inflamável ou que possa pôr em risco a segurança dos munícipes, no Município de São Paulo, fere 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

(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 -



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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 E. STF, 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.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

**III- DA 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





MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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, a qual 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**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

**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:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

**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)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

**A fim de regulamentar especificamente a profissão de mototaxista** 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;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

III – instalação de aparador de linha antena cortapipas, 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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 foi no sentido de propiciar 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





MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

União, prevista no artigo 22, IX e XI, da Constituição Federal, violando, assim, o artigo 144 da CE/89.

Registre-se, inclusive, que o transporte de inflamáveis vetado totalmente na Lei impugnada, restou, especificamente, disciplinada pela Lei Federal referida, que inclusive alterou o Código de Trânsito Brasileiro para fins de incluir o Capítulo XIII-A, que trata da condução de “moto-frete”, proibindo no § 2º, do artigo 139-A, do referido Codex, o transporte de combustível, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões, **com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos da regulamentação do Contran.**

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 carreou 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.**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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. 16.901, de 05 de junho de 2018, do Município de São Paulo, ao proibir o transporte individual privado de quaisquer materiais inflamáveis e 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:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

“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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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).

**IV- DA 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;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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 12.901/2018, ao proibir a prestação de serviço de transporte privado de quaisquer materiais inflamáveis e 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

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).”

**V- INCONSTITUCIONALIDADE POR ARRASTAMENTO DAS  
NORMAS ANTERIORES.**

A declaração de inconstitucionalidade por arrastamento é possível sempre que: a) o reconhecimento da inconstitucionalidade de determinado dispositivo legal torna despidos de eficácia e utilidade outros preceitos do mesmo diploma, ainda que não tenham sido impugnados; b) nos casos em que o efeito represtinatório restabelece dispositivos já revogados pela lei viciada que ostentem o mesmo vício; c) quando há na lei dispositivos que não foram impugnados, mas guardam direta relação com aqueles cuja inconstitucionalidade é reconhecida.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

Restabelecidos os efeitos da lei revogada, dá-se o que se chama de efeito indesejado, já havendo assentado o Supremo Tribunal Federal que:

"A reentrada em vigor da norma revogada nem sempre é vantajosa. O efeito repristinatório produzido pela decisão do Supremo, em via de ação direta, pode dar origem ao problema da legitimidade da norma revivida. De fato, a norma reentrante pode padecer de inconstitucionalidade ainda mais grave que a do ato nulificado. Previne-se o problema com o estudo apurado das eventuais conseqüências que a decisão judicial haverá de produzir. O estudo deve ser levado a termo por ocasião da propositura, pelos legitimados ativos, de ação direta de inconstitucionalidade. **Detectada a manifestação de eventual eficácia repristinatória indesejada, cumpre requerer igualmente, já na inicial da ação direta, a declaração da inconstitucionalidade, e, desde que possível, a do ato normativo ressuscitado**" (STF, ADI-MC 2.621-DF, Rei. Min. Celso de Mello, 01-08-2002).

Assim, segundo o julgado destacado e demais precedentes do Plenário do Pretório Excelso, é perfeitamente possível a declaração de inconstitucionalidade por arrastamento (ADI 1.144-RS, Rel. Min. Eros Grau, DJ 08-09-2006, p. 16; ADI 3.645-PR, Rel. Min. Ellen Gracie, DJ 01-09-2006, p. 16; ADI-QO 2.982-CE, Rel. Min. Gilmar Mendes, LexSTF, 26/105; ADI 2.895-AL, Rel. Min. Carlos Velloso, RTJ 194/533; ADI 2.578-MG, Rel. Min. Celso de Mello, DJ 09-06-2005, p. 04).

É exatamente esta a situação desencadeada pela inconstitucionalidade no presente caso verificada.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

Ou seja, a fim de evitar o efeito repristinatório inerente às Ações Diretas de Inconstitucionalidade, deve-se reconhecer também, por arrastamento, o mesmo vício em relação à Lei Municipal n. 12.609, de 6 de maio de 1998 e a Lei Municipal 14.766, de 18 de junho de 2008.

Com efeito, a Lei 12. 609, de maio de 1998, dispõe sobre a proibição da utilização de motocicletas como táxi no município de São Paulo, e dá outras providências”. Vejamos.

art. 1º Fica proibida a utilização de motocicletas para a prestação de serviços de transporte no Município de São Paulo.

Art. 2º O descumprimento dos dispositivos desta lei implicará ao infrator a imposição de multa no valor de 150 UFIR's, sendo que em caso de reincidência a motocicleta será apreendida pelo órgão competente.

Art. 3º Esta lei será regulamentada pelo Executivo, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Por sua vez, a Lei n. 14.766, de 18 de junho de 2008, que “dispõe sobre a proibição do transporte de botijões de gás ou quaisquer outros recipientes contendo material ou líquidos inflamáveis em motocicletas e ciclomotores e dá outras providências”, prescreve que:





MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

art. 1º Fica proibida no Município de São Paulo a utilização de motocicletas para a prestação do serviço de transporte de passageiros (moto-táxi), bem como para o transporte de material inflamável ou que possa pôr em risco a segurança do munícipe.

§1º O descumprimento do disposto nesta lei implicará ao infrator a imposição de multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), sendo que em caso de reincidência a motocicleta será apreendida pelo órgão competente.

§2º O valor da multa de que trata o § 1º deste artigo será atualizado anualmente pela variação do índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementares se necessário.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art.4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

**V – 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 n. 16.901, de 05 de junho de 2018, do Município de São Paulo, e por arrastamento, da Lei Municipal n. 12.609, de 6 de maio de 1998 e da Lei Municipal 14.766, de 18 de junho de 2008, todas do Município de São Paulo.**

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

Termos em que, pede deferimento.

São Paulo, 08 de maio de 2019.

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

groj/bacrp



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA  
SUBPROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA JURÍDICA

Protocolado nº **29.0001.0049587.2018-50**

Interessado: Clivers Santana

Objeto: **representação para o controle de constitucionalidade da Lei n.16.901, de 05 de junho de 2018, do Município de São Paulo**

1. Distribua-se a petição inicial da ação direta de inconstitucionalidade da Lei n. 16.901, de 05 de junho de 2018, e por arrastamento, da Lei Municipal n. 12.609, de 6 de maio de 1998 e da Lei Municipal 14.766, de 18 de junho de 2008, todas do Município de São Paulo, 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, 08 de maio de 2019.

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

groj/bacrp