



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

**DECISÃO INTERLOCUTÓRIA**

Processo nº:	<b>1018095-38.2019.8.26.0053 - Mandado de Segurança Coletivo</b>
Requerente:	<b>Associação Nacional de Empresas de Aluguel de Veículos e Gestão de Frotas - Anav</b>
Requerido:	<b>Diretor do Departamento de Transportes Públicos e outro</b>

Vistos.

**I**

Trata-se de mandado de segurança coletivo preventivo ajuizado por **Associação Nacional de Empresas de Aluguel de Veículos e Gestão de Frotas (ANAV)** em face do Diretor do Departamento de Transportes Públicos e do Secretário Municipal de Transportes.

Afirma a **impetrante** que parcela de suas associadas possuem **parcerias** com empresas de aplicativos de transporte privado de passageiros – UBER, Cabify, 99, entre outras – por meio das quais concedem **descontos** em locações diárias e mensais aos motoristas que **atuam** por **meio** daqueles serviços.

Esclarece, ainda, que suas associadas, como praxe, substituem toda a frota de veículos a cada 2 anos, razão pela qual seus veículos são **novos** e foram devidamente **inspeccionados**, tanto em fábrica (artigo 103, § 1º, do C.T.B.) como no âmbito interno das locadoras.

Ressalta que o transporte privado de passageiros intermediado por aplicativos foi regulamentado “em nível federal pela Lei nº 13.640 de 27 de março de 2018 (doc. 03), ficando consolidada (i) a legalidade; (ii) a natureza privada do serviço; (iii) a desobrigação do uso de placas vermelhas; (iv) a desnecessidade de autorização municipal para o exercício da atividade; e (v) a **possibilidade de regulamentação suplementar** pelos Municípios” (fls. 2).

Nesse contexto, anota que o Município de São Paulo, **anteriormente** à edição da citada lei federal, **já** havia **regulamentado** o transporte individual remunerado de passageiros mediante o Decreto Municipal n. 56.981/2016, estabelecendo, entre outras coisas, o dever de cadastro das “Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas” (“OTTC’s”) (artigo 3º) e a necessidade de emissão de Cadastro Municipal de Condutores (CONDUAPP) e de Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo (CSVAPP), sendo essas últimas condições para a exploração da atividade inseridas pela Resolução CMUV n. 16/2017 e ratificadas pelo Decreto Municipal n. 58.595/19.

Acrescenta que o Decreto Municipal n. 58.595/2019 inseriu **inovação**



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

normativa por obrigar as operadoras de tecnologia a apresentarem declaração “*de que o veículo foi inspecionado e está apto à prestação do serviço, atendendo os requisitos de segurança veicular, de limpeza e higiene*” (artigo 15-D, III, do Decreto Municipal n. 56.981/2016).

E segundo afirma a impetrante, em 28.3.19, o Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV) editou a Resolução n. 21/2019, a qual, alterando o artigo 7º da Resolução 16/2017, estabeleceu que a supracitada inspeção observaria “*os mesmos critérios aplicados aos veículos utilizados no serviço de transporte individual de passageiros providos de taxímetro*” (fls. 7), condicionando a obtenção de Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo (CSVAPP) à obediência dos critérios aplicáveis aos táxis, e dispensado da referida vistoria apenas os veículos novos (0 Km) e relativamente ao ano de aquisição do mesmo.

Assevera a impetrante que a inovação introduzida traz grave insegurança jurídica, porquanto (i) não se esclareceu quais são os critérios aplicáveis à inspeção veicular de táxis e onde estão eles previstos e (ii) não houve revogação expressa da Portaria n. 224/2017, a qual regulamentava a realização de vistorias pelas próprias operadoras de tecnologia.

Além disso, observa que, a partir da Resolução n. 21/2019, os motoristas que locam os veículos de suas associadas, sempre que substituïrem os veículos locados por outros mais recentes, serão obrigadas a submetê-los à nova vistoria, a fim de viabilizar a emissão do CVSAPP, inclusive recolhendo taxa ao Departamento de Transportes Públicos de São Paulo, isto caso a legislação aplicável aos táxis seja integralmente aplicável em tais hipóteses.

Destaca que “*os motoristas que locam seus veículos das associadas (sic) da Impetrante na prestação do serviço, têm seus veículos inspecionados a cada abertura de contrato, no qual as locadoras realizam a conferência de todos os itens de segurança, a fim de garantir, aos seus clientes, veículos em melhores condição de qualidade, segurança, conforto e higiene*”.

Outrossim, salienta que a inovação normativa: (i) onera desproporcionalmente os motoristas, enfraquecendo as parcerias e desestimulando a substituição dos veículos; (ii) prejudica os usuários dos serviços de transporte privado, privando-os da utilização de veículos novos e em melhor estado de conservação; (iii) reduz as parcerias, desestimulando a atividades econômicas de suas associadas e das operadoras de tecnologia; e (iv) na prática, busca equiparar os serviços de transporte privado aos táxis, equiparando atividades que possuem natureza distinta.

Também afirma a impetrante que a Resolução n. 21/2019 infringe o disposto no art. 104, § 3º, C.T.B., que isenta de inspeção os veículos novos por três anos a partir do primeiro licenciamento, apontando, ainda, que, no caso das locações realizadas através das parcerias os veículos são verificados detalhadamente a cada abertura de contrato e que as empresas renovam a frota periodicamente, circunstâncias estas que tornam absurda a obrigatoriedade de inspeção para todos os carros.

Segundo a impetrante, a Municipalidade de São Paulo criou restrições não previstas na legislação federal pertinente, desbordando do legítimo exercício da competência legislativa suplementar, infringindo o princípio da legalidade e usurpando a competência da União para regular a matéria (art. 22, XI, da Carta Magna Federal).



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333/2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

Aliás, a impetrante reputa desproporcional e desarrazoada a inovação introduzida, aduzindo que ela em nada contribui para os fins pretendidos, uma vez que os veículos de suas associadas são novos, já foram avaliados e tiveram a sua segurança devidamente atestada.

Ademais, ressalta a existência de precedentes do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo e de outros Tribunais pátrios reconhecendo a ilegalidade da imposição indiscriminada do dever de submissão do veículo à inspeção veicular como requisito para emissão de autorização para o exercício do transporte particular de passageiros.

Requeru, em consequência, a concessão de liminar que determine às autoridades coatoras que se abstenham de exigir de suas associadas a realização de inspeção similar à prevista para o táxis relativamente aos veículos que tenham o seu primeiro licenciamento realizado há menos de 3 anos, bem como de aplicar qualquer sanção em decorrência da inobservância da referida exigência.

A **Municipalidade de São Paulo**, antecipando-se a qualquer determinação do Juízo, apresentou informações a fls. 256/277 em que arguiu a ilegitimidade ativa da impetrante para o ajuizamento da ação por faltar pertinência temática entre o objeto dela e a sua finalidade enquanto associação, bem como a inadequação da via eleita com base na Súmula 266 do STF.

No tocante ao mérito, a Municipalidade de São Paulo sustentou que o transporte individual de passageiros não é atividade de reserva exclusiva do Estado, de modo que o particular pode, no exercício da livre iniciativa, titularizá-la. Porém, mesmo sendo atividade estranha ao serviço público, prossegue a Municipalidade, não ficam os particulares isentos de disciplina por parte do Estado, inclusive fiscalização.

A competência para legislar sobre a matéria, aduz a Municipalidade, é dos Municípios, haja vista o art. 30, I, II e VIII, da Constituição Federal, razão pela qual editada foi a Lei Municipal n. 16.279/15 para coibir o transporte individual remunerado clandestino, e o Decreto Municipal n. 56.981/16, a regulamentar os arts. 12 e 18, I, ambos da Lei Federal n. 12.587/12, o qual dispôs sobre o uso intensivo das vias urbanas para exploração de atividade econômica de transporte individual de passageiros de utilidade pública.

Posteriormente, prossegue a Municipalidade, o Decreto Municipal n. 58.595/19 acrescentou os arts. 15-D e 15-E ao Decreto Municipal n. 56.981/16, regulamentando os requisitos mínimos para o cadastramento de condutores nas OTTCs.

Defende a Municipalidade que a Lei Federal n. 12.587/12 reserva expressamente aos Municípios o poder de disciplinar, regulamentar e organizar a prestação do serviço de transporte público individual de utilidade pública, então o Decreto de 2019 mencionado não inova na legislação vigente e nem mesmo invade a competência legislativa da União.

A exigência questionada pela impetrante, alega a Municipalidade, é proporcional e razoável para garantir a segurança veicular, limpeza e higiene, visando os direitos protegidos constitucionalmente em favor da população da cidade, além de visar reger a atividade exercida enquanto detentora do domínio do bem onde se exerce a atividade, ou seja, as vias da cidade. E tais vias, prossegue, sofrem o impacto do uso intensivo por veículos, gerando custos financeiros e operacionais ao Poder Público Municipal, além de se tratar o serviço de uso econômico extraordinário do viário, em



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

concorrência com o uso comum do povo e com o uso por prestadores de serviços públicos essenciais, o que implica caber ao Município impor normas a regulamentar o assunto, inclusive ante a competência do Município para intervir no domínio econômico a fim de tutelar interesses locais, conforme reconhecido em sede da ADI 1.950/SP pelo C. STF.

Assim, arremata a Municipalidade que "... o Comitê Municipal de Uso do Viário ao editar a Resolução nº 16 ponderou os valores constitucionais em jogo (livre iniciativa, liberdade de concorrência v.s mobilidade urbana e defesa do meio ambiente), disciplinando de forma razoável e proporcional os requisitos mínimos para o cadastramento dos motoristas em exploração de atividade econômica de transporte individual e remunerado de passageiros, atividade esta de notório interesse público local, cuja organização e regulamentação foi reservada aos municípios por lei federal e pela Constituição".

Sobre a manifestação da Municipalidade, peticionou a impetrante a fls. 278/286, sobrevindo, ainda, nova manifestação da última a fls. 287/289 com juntada de documentos a fls. 290/293.

É a síntese do necessário.

Passo ao exame da liminar requerida.

## **II**

### **II.1**

A questão posta na ação, aqui em exame quanto à **liminar**, foi **tratada** por este Juízo **anteriormente** no processo de autos n. 1031736-30.2018.8.26.0053 através de sentença de **setembro de 2018** que ora colaciono, *in verbis*:

*"Insurge-se a parte impetrante contra o art. 7º, I, da Resolução n. 16/17 do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV ("Art. 7º. Para a obtenção do CSVAPP os seguintes critérios deverão ser atendidos: (...) I - apresentar declaração da OTTC, sob as penas da lei, de que o veículo foi **inspeccionado** e está apto a prestação do serviço atendendo os requisitos de segurança veicular, de limpeza e higiene, mantendo a OTTC em arquivo o relatório de inspeção do veículo;"), editada pelo Município de São Paulo, o qual exige a realização de vistoria do veículo para a obtenção do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP pelos motoristas que prestam serviço de transporte privado de passageiros pelo aplicativo Uber.*

*Pois bem.*

*A atividade de prestação de serviço de transporte privado de passageiros tem natureza de atividade econômica e não de serviço público executado sob permissão ou outro ato estatal de delegação, uma vez que não se trata de atividade de titularidade do Estado a ser prestada somente por ele, cabendo ao particular prestá-la somente enquanto concessionário ou permissionário de serviço público.*

*E por ser atividade econômica, ela deve observar os princípios previstos no art. 170 da Carta Magna Federal, entre eles, a garantia da livre concorrência e da liberdade do exercício da atividade econômica.*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*Deveras, 'conforme recentemente assinalado por este E. Tribunal de Justiça, na oportunidade do julgamento da ADI nº 2216901-06.2015.8.26.0000, de relatoria do desembargador Francisco Casconi, "(...) o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares previamente cadastrados em aplicativos não se constitui, tecnicamente, em serviço público, mas se enquadra no conceito de atividade econômica em sentido estrito, é dizer, de natureza privada (art. 3º, § 2º, inciso III, alínea 'b', da LPNMU) (...)'" (Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo, j. 05.10.2016, v.u.). Assim, como atividade econômica, o transporte individual de passageiros submete-se aos princípios jurídicos gerais entabulados no art. 170 da Constituição Federal ...' (TJSP, Ap. 1058476-59.2017.8.26.0053, 1ª Câ. de Dir. Público, Rel. Des. Marco Pimentel Tamassia, v.u., j. 19.6.18).*

*Contudo, aqui não se trata de requisito a restringir indevida, não razoável e desproporcionalmente o direito ao livre exercício de atividade econômica ou a garantia da livre concorrência como ocorre no caso da exigência, também constante na Resolução CMUV n. 16/17 (art. 7º, III) de veículo licenciado no Município de São Paulo e já decidido alhures (processos de autos n. 1001341-55.2018 e n. 1001368-38.2018, desta Vara), mas sim de verificação de adequação do veículo a parâmetros de segurança, limpeza e higiene, já que se trata de prestação de serviços a terceiros e não de mero uso do veículo para fins particulares.*

*Nessa esteira, o fato de o Código de Trânsito Brasileiro, por seu art. 104, § 6º, ter dispensado a inspeção em veículos com menos de três anos de fabricação não obsta a exigência imposta pelo Município de São Paulo. Isto porque a legislação municipal tem por fim vistoriar o veículo para **fins de utilização dele em transporte de passageiros**, daí o maior rigor nas exigências, enquanto a disposição do C.T.B. é de cunho geral.*

*Ainda que tenham os veículos com menos de três anos de fabricação passado por vistoria ao sair da fábrica (art. 103, §1º, C.T.B.), pode a Municipalidade exigir sejam novamente vistoriados para fins de utilização deles em transporte de passageiros para aferir a garantia da segurança desses últimos, dada a destinação ou uso que se lhes quer dar, a pressupor, inclusive, uso mais intensivo.*

*Não há, ainda, falar-se em invasão de competência legislativa ou em ofensa ao princípio da hierarquia das normas.*

*Neste Município e Capital, vige a Lei Municipal n. 16.279/15, que trata do transporte remunerado por meio de aplicativos cadastrados, além de ter sido editado o Decreto Municipal n. 56.981/16, que '... regulamenta os artigos 12 e 18, I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e regula o*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município' (art. 1º), o qual, por sua vez, foi regulamentado pela Resolução CMUV n. 16/17, que trata dos requisitos necessários para a exploração do transporte individual de passageiros mediante remuneração.*

*O decreto referido confere às Operadoras de Tecnologia de Transporte Cadastradas – OTTCs cadastrar os veículos prestadores de serviços conforme os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade (art. 6º, III), indo ao (e não de) encontro, portanto, das disposições da Lei Federal n. 12.587/12, cujo art. 11 determina que 'os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei', sendo que um desses princípios é a segurança no deslocamento de pessoas (art. 5º, VI).*

*Além disso, a mesma lei, no art. 12, com redação dada pela Lei Federal n. 12.865/13, determina que o serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverá ser organizado, disciplinado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal.*

*As disposições da Resolução CMUV n. 16/17, então, nada mais fizeram do que regulamentar o já previsto em lei federal e na legislação municipal, inexistindo ofensa à Magna Carta Federal (art. 170), antes havendo espeque nela (art. 30, I e II), e tampouco à federal (C.T.B., arts. 103 e 104).*

*Não há, assim inovação da ordem jurídica por meio de ato diferente de lei em sentido estrito.*

*Também não está presente violação de competência legislativa porque se trata de assunto de interesse local, cabendo ao Município, portanto, dele tratar, conforme, inclusive, previu o art. 12 da lei federal supra mencionada, bem como seu art. 18, cuja redação prevê ser atribuição dos Municípios regulamentar os serviços de transporte urbano.*

*Tanto assim é que, em 2018, foi introduzido na Lei Federal 12.587/12 o art. 11-A, o qual dispõe que ser competência exclusiva dos Município e do Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.*

*Muito embora a Resolução CMUV n. 16, aqui discutida, seja de 2017, isto é, anterior à alteração da lei federal, a modificação legislativa mencionada reforça o previsto no art. 12 da lei, e indica que, realmente, o Município tem competência para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte ora em debate.*

*Desse modo, a exigência municipal não encontra qualquer vício material ou de forma.*

*Quanto ao princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, também não foram violados, pois o Município pretende garantir a segurança*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*dos passageiros, os quais são os destinatários do serviço prestado e estão, por essa condição, vulneráveis em relação ao veículo e seu condutor.*

*Desse modo, referida segurança merece, in casu, maior consideração do que o direito do condutor de se ver livre do pagamento de taxas para fins de submeter o veículo a vistoria, inclusive pela sua mera conveniência de usar veículo locado e não veículo próprio.*

*Deveras, 'o juízo de ponderação entre os pesos dos direitos e bens contrapostos deve ter uma medida que permita alcançar a melhor proporção entre os meios e os fins. (...) Decorre da natureza dos princípios válidos a otimização das possibilidades fáticas e jurídicas de uma determinada situação' (STUMM, Raquel Denise. Princípio da Proporcionalidade no Direito Constitucional Brasileiro. Porto Alegre, Livraria do Advogado Editora, 1995, pág. 81).*

*Ora, a vistoria é medida que enseja razoavelmente a proteção ao valor segurança. A dispensa dela, dada a conveniência e oportunidade do transportador no trocar constantemente veículo por usar, na sua atividade, veículo locado, de uso intensivo já por conta de ser destinado a locação e ainda mais em se cuidando de transporte de passageiros, meramente expressa um interesse de cunho patrimonial e individual.*

*Não resta dúvida, no sopesar ambos (segurança e interesse), que a medida se afigura proporcional e razoável, inclusive porque não sacrifica em nada a atividade em si, mas expressa tão somente o poder de polícia administrativo pelo qual 'a atividade da Administração ... impõe limites ao exercício de direitos e liberdades', mesmo porque "onde existe um ordenamento, este não pode deixar de adotar medidas para disciplinar o exercício de direitos fundamentais de indivíduos e grupos' (MEDAUER, Odete. Direito administrativo moderno. 10ª ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006, pág. 331).*

*E como se sabe, 'a expressão 'poder de polícia' pode ser tomada em sentido mais estrito, relacionando-se unicamente com as intervenções, quer gerais e abstratas, como os regulamentos, quer concretas e específicas (tais as autorizações, as licenças, as injunções), do poder Executivo destinadas a alcançar o mesmo fim de prevenir e obstar ao desenvolvimento de atividades particulares contrastantes com os interesses sociais. Esta acepção mais limitada responde à noção de polícia administrativa' (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. 21ª ed. São Paulo: Malheiros, 2006, pág. 718), razão por que pelo poder de polícia se busca 'satisfazer a tríplice objetivo, qual seja, o de assegurar a tranquilidade, a segurança e a salubridade públicas' (CRETILLA JÚNIOR, José, Curso de direito administrativo, 4ª ed. Revista e atualizada. Rio de Janeiro, Forense, 1995, pg. 542).*

*A prestação do serviço em questão impõe, enfim, o atendimento de diversos requisitos e o custo a ser suportado pelo condutor cadastrado em aplicativos para o exercício da atividade é inerente à atividade*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333/2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*escolhida, inclusive porque é opção dele, ao invés de adquirir veículo próprio, alugar veículo junto a locadoras e, por conta disso, ter de trocar constantemente de automóvel para a prestação do serviço e, assim, ter de realizar nova vistoria.*

*Repise-se e reforce-se o exposto, veículos locados, geralmente, já são de modo intenso usados, daí a própria constante renovação de frota deles pelas empresas locadoras, e o querer destiná-lo a transporte de passageiros apenas reforça a necessidade de vistoria, já que se quererá usá-lo intensamente".*

## II.2

A **solução**, como posta por **este** Juízo anteriormente para caso similar, já foi cuidada em ao menos um V. Acórdão a dispor de forma **diversa**, *in verbis*:

*"MANDADO DE SEGURANÇA. ATOS ADMINISTRATIVOS. Município de São Paulo. Serviço de transporte de passageiros denominado "Uber". Restrição imposta pela Resolução nº 16/2017 do CMUV acerca da inspeção veicular que ignora as disposições do CTB. Ato normativo que extrapola os limites do poder regulamentar municipal previsto na Lei Federal nº 12.587/2012. Segurança denegada em 1º grau – Decisão reformada em 2ª instância. RECURSO PROVIDO" (TJSP; Apelação Cível 1031728-53.2018.8.26.0053; Relator (a): Isabel Cogan; Órgão Julgador: 12ª Câmara de Direito Público; Foro Central - Fazenda Pública/Acidentes - 3ª Vara de Fazenda Pública; Data do Julgamento: 20/02/2019; Data de Registro: 21/02/2019);*

## II.3

Pois bem, a questão quiçá (embora provavelmente não face ao que adiante se exporá sobre o que decidiu o Supremo Tribunal federal) esteja a encaminhar-se para a formação de múltiplas decisões com posicionamento díspares entre elas, porquanto, havendo recente V. Acórdão (e somente tomei ciência de um, o acima colacionado) a dispor no sentido favorável à impetrante, já há neste grau de jurisdição sentença de outro Juízo a perfilhar posicionamento como o tomado por este Juízo, podendo, então e a partir de exame de novo apelo, formar-se quadro de jurisprudência conflitante.

E sobre esta outra r. sentença, trago à baila o quanto nela se expendeu:

*"O espírito da demanda está no exercício de atividades econômicas entre particulares ,cuja constitucionalidade foi reconhecida recentemente pelo C. Supremo Tribunal Federal. Ocorre que as atividades econômicas, mesmo aquilo que se chama de 'carona onerosa' ou de 'transporte individual particular' pode ser submetido à disciplina jurídica do Poder de Polícia. Enquanto o Código de Trânsito Brasileiro elegeu as condições de INSPEÇÃO dentro do critério da propriedade particular de veículo, a norma local aprofundou as regras de INSPEÇÃO para o Poder de Polícia da atividade.*

*Perceba-se que não se trata de dificultar a atividade econômica, mas de medida pertinente a segurança e a liberdade, tanto do motorista quando dos passageiros, porque é razoável inferir que o objeto dessa questão é*





**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*veículo mais exigido que os destinados a uso comum ou familiar. Dai porque tem requisitos de fiscalização razoavelmente mais rígidos para garantia de todos os envolvidos no serviço.*

*Do contrário, entender que a atividade econômica particular nesse caso não merece atenção do Poder Público seria permitir um vácuo fiscalizatório sem qualquer conteúdo real suficiente para justificar tal decisão. Uma atividade sem lei, que aparentemente satisfaz tão só interesses imediatos e descomprometidos com a própria atividade.*

*Enfim, diante de tudo que processado, assento - pois - falta de razão ao direito pretendido, isso notadamente se considerando a relação jurídica deduzida e os elementos processuais produzidos" (autos n. 1016846-52.2019.8.26.0053).*

*Quid iuris ?*

#### **II.4**

**Primeiramente**, há de ser destacado o que decidiu recentemente o **Excelso Pretório** em recurso extraordinário com **repercussão geral**, *in verbis*:

*"O Tribunal, por maioria, fixou a seguinte tese de repercussão geral:*

*'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)', nos termos do voto do Relator, vencido o Ministro Marco Aurélio. Presidência do Ministro Dias Toffoli. Plenário, 09.05.2019" (RE n. 1.054.110/SP).*

**Conquanto** sem efeito vinculante pela **letra** do art. 927 do C.P.C., este julgado do Excelso Pretório **tem** de ser aplicado, **pena** de haver, por decisão que com ele **conflitar, reforma** inevitavelmente, *ex vi* do art. 1.030, II e V, "c", do C.P.C..

Aliás, **não** aplicá-lo sob pretexto fundado na literalidade do art. 927 referido é, no **mínimo**, fazer **tábula** rasa da própria **razão** de ser da **repercussão geral**, já que é destinada a prestigiar a segurança jurídica, a igualdade de tratamento e a eficiência da atividade jurisdicional em temas de relevante interesse (econômico, social, político e/ou jurídico) e, no **mais**, é **ignorar** a imposição legal (art. 1.030, II e V, "c", do C.P.C.) de manter **incólume** o tratamento dado a determinada temática já dirimida em **último** grau de jurisdição em matéria **constitucional**.

Como quer que seja, *"a posição assumida pelo Supremo Tribunal em julgamento destinado precisamente a pautar uma pluralidade de recursos (portanto, uma decisão que se pode supor adotada com adicional prudência), se não vincula estritamente, é fortíssimo argumento de autoridade. Some-se a isso a imposição de razoabilidade: se a decisão não for objeto de retratação, será revista depois pelo próprio STF. Daí que, ainda que o órgão prolator da decisão recorrida tenha a possibilidade de não se retratar, apenas deverá seguir por essa senda se reputar que o caso posto para o exame reveste-se de*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*peculiaridades que não autorizam submetê-lo à decisão quadro, ou, ainda, se entender que dispõe de argumentos que não foram considerados no julgamento do recurso-amostra” (TALAMINI, Eduardo. Novos aspectos da jurisdição constitucional brasileira: repercussão geral, força vinculante, modulação dos efeitos do controle de constitucionalidade e alargamento do objeto do controle direto. São Paulo. Tese de Livre-Docência, USP, 2008. p. 76/77<sup>1</sup>)*

E em **segundo** lugar, por conta do teor do art. 22, XI, da Magna Carta Federal e em vista do que decidiu o Excelso Pretório na forma antes referida, cabe agora colacionar o quanto prescreve a Lei Federal n. 12.587/12 por seus arts. 11-A e 11-B, a ela acrescidos pela Lei Federal n. 13.640/18, *in verbis*:

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

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

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

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

*III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte 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**:*

*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*

<sup>1</sup>Apud LOPES, Rénan Kfuri. A Repercussão Geral no Novo Cpc: A Construção da Vinculação da Decisão de Mérito Proferida em Repercussão Geral pelo STF. In <<http://www.rkladvocacia.com/repercussao-geral-novo-cpc-construcao-da-vinculacao-da-decisao-de-merito-proferida-em-repercussao-geral-pelo-stf/>>



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*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".*

Ainda mais, também é mister fazer referência, ainda ante o teor do art. 22, XI, da Magna Carta Federal, ao que dispõe o C.T.B., *in verbis*:

*"Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.*

...

*Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.*

...

*§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o 'caput', durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta.*

*§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta.*

...

*Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:*

...

*XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.*

...

*Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:*

...

*II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;*

...



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*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 executiva de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:*

*I – registro como veículo da categoria de aluguel;*

...

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

Ora, como se vê, tanto o C.T.B. como a Lei de Mobilidade Urbana **não** preveem a inspeção veicular especificamente para veículos particulares destinados ao transporte remunerado privado individual de passageiros (legalmente definido como "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"; art. 4º, X, da Lei Federal n. 12.587/12) sob a forma como consta no art. 7º, I e §§ 2º e 5º, da Resolução n. 16/17 do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV ("Art. 7º. **Para a obtenção do CSVAPP os seguintes critérios deverão ser atendidos:** (...) I - **apresentar declaração da OTTC, sob as penas da lei, de que o veículo foi inspecionado e está apto a prestação do serviço atendendo os requisitos de segurança veicular, de limpeza e higiene, mantendo a OTTC em arquivo o relatório de inspeção do veículo;** ... § 2º A **inspeção** veicular de que trata o inciso I deste artigo **observará** os **mesmos** critérios aplicados aos **veículos** utilizados no serviço de transporte individual de passageiros **providos de taxímetro** ... § 5º Fica dispensada a realização de vistoria veicular para veículo novo (0 KM) relativamente **ao ano de aquisição do mesmo**"; redação já atualizada pela Resolução CMUV 21/19).

Do exposto, então, surge **aparente** conflito entre o que dispõe dita resolução e o que dispõem tanto a Lei Federal n. 13.640/18 como o C.T.B., cabendo, inclusive, **destacar** que nem mesmo o Decreto Municipal n. 56.981/16, por seu art. 15-D (acrescentado àquele decreto pelo Decreto Municipal n. 58.595/19), prevê a exigência de submissão do veículo em questão à inspeção nos mesmos moldes daquela exigida para táxis, *in verbis*:

*"Art. 15-D. Para a obtenção do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP, o proprietário ou titular de direitos sobre o veículo deverá:*

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

*II - comprovar a emissão e manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) no Município de São Paulo;*

*III - apresentar declaração da OTTC, sob as penas da lei, de que o veículo foi inspecionado e está apto à prestação do serviço, atendendo os requisitos de segurança veicular, de limpeza e higiene, mantendo a OTTC em arquivo o relatório de inspeção do veículo;*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*IV - operar veículo motorizado com, no máximo, 8 (oito) anos de fabricação;*

*V - utilizar dístico identificador das OTTCs;*

*VI - apresentar declaração, firmada pelo proprietário, de autorização para utilização do veículo na exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, caso o condutor não seja o dono do veículo.*

*Parágrafo único. Caberá ao condutor detentor de CONDUAPP manter atualizados perante a OTTC os dados do veículo utilizado para a exploração da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e de seu correspondente CSVAPP, conforme o sistema utilizado pela credenciada"*

**Há**, então e **face ao que decidiu o Excelso Pretório, fumaça do bom direito** quanto à alegação de que "*não cabe ao Município, por meio de um Comitê Municipal, dispor de maneira diversa ao que está determinado no CTB no que diz respeito à necessidade da inspeção veicular periódica - além de violar o CTB, tal disciplina viola o art. 22, XI da Constituição Federal*" (fls. 12, item 52) como também se mostra presente na assertiva de que "*exigir inspeção veicular de veículos com menos de três anos do primeiro licenciamento, nos termos do CTB, já inspecionado de fábrica, além de violar a legislação federal ...*" (fls. 11, item 46), "*... criando imposições não previstas na legislação editada pelo ente competente (União) ...*" (fls. 12, item 50), "*foi imposta por uma regulamentação administrativa, e não encontra respaldo, sequer, no Decreto Municipal que regulamenta a questão*" (fls. 12, item 51).

E, de fato, a **corroborar** o quanto exposto, destaque-se que, embora em contexto diverso, o próprio Excelso Pretório já assentou **ser** o "*procedimento de fiscalização de trânsito conhecido como inspeção técnica veicular, que tem por objetivo assegurar as condições de segurança dos veículos em circulação, disciplina ... constitucionalmente outorgada à União (art. 22, XI, da CF) e cuja regulamentação foi cometida, pela União, ao seu Conselho Nacional de Trânsito, nos termos dos artigos 12, I, e 104 da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) ... Portanto, a função normativa em matéria de inspeção técnica veicular está integralmente compreendida no espectro de competências da União, que poderá exercê-la por seu Poder Legislativo ou pelo CONTRAN, não cabendo aos Estados-membros qualquer inovação nesse domínio jurídico, uma vez que não há lei complementar que confira a eles autorização para tanto. Esse entendimento tem sido referendado pela jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que assim já decidiu: 'EMENTA: INCONSTITUCIONALIDADE. Ação direta. Lei nº 6.347/2002, do Estado de Alagoas. Competência legislativa. Trânsito. Transporte. Veículos. Inspeção técnica veicular. Avaliação de condições de segurança e controle de emissões de poluentes e ruídos. Regulamentação de concessão de serviços e da sua prestação para esses fins. Inadmissibilidade. Competência legislativa exclusiva da União. Ofensa ao art. 22, inc. XI, da CF. Ação julgada procedente. Precedentes. É inconstitucional a lei estadual que, sob pretexto de autorizar concessão de serviços, dispõe sobre inspeção técnica de veículos para avaliação de condições de segurança e controle de emissões de poluentes e ruídos' (ADI 3049, Relator(a): Min. CEZAR PELUSO, Tribunal Pleno, julgado em 04/06/2007, DJe de 24/08/2007). 'EMENTA: AÇÃO DIRETA*



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**COMARCA DE SÃO PAULO**  
**FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES**  
**14ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA**

Viaduto Dona Paulina, 80, 11º andar - Sala 1109, Centro - CEP 01501-020, Fone: 3242-2333r2043, São Paulo-SP - E-mail: sp14faz@tjsp.jus.br

*DE INCONSTITUCIONALIDADE. VISTORIA DE VEÍCULOS. MATÉRIA RELATIVA A TRÂNSITO. COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE. Viola a competência legislativa privativa da União (art. 22, XI, CF/1988) lei distrital que torna obrigatória a vistoria prévia anual de veículos com tempo de uso superior a quinze anos. Precedentes. Pedido julgado procedente. (ADI 3323, Relator(a): Min. JOAQUIM BARBOSA, Tribunal Pleno, julgado em 09/03/2005, DJ de 23/09/2005)" (STF, ADI 1972, Relator(a): Min. TEORI ZAVASCKI, Tribunal Pleno, julgado em 18/09/2014, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-198 DIVULG 09-10-2014 PUBLIC 10-10-2014; excertos do voto do relator).*

O perigo da demora é inerente à exigência da inspeção prévia a cada locação de veículo para fim de emissão do CVSAPP, tanto por entravar o uso de veículos locados para transporte privado de passageiros intermediado por aplicativos como por implicar recolhimento constante de taxa de inspeção, submetendo quem a pagar ao calvário da repetição em juízo.

### III

Posto isto e **ressalvado exame mais aprofundado do tema, mormente após a divulgação do inteiro teor do V. Acórdão pertinente ao RE n. 1.054.110/SP**, defiro a liminar a fim de que se abstenha o Município de São Paulo de exigir a realização de inspeção (tal qual exigida para táxis) para os veículos das associadas da impetrante que ostentem menos de três anos do primeiro licenciamento para fim de emissão de CVSAPP e, por corolário, para abster-se de aplicar sanção em decorrência do não atendimento de tal exigência, devendo, pois e neste contexto, permitir cadastramento e utilização de novos veículos, devidamente locados e vistoriados junto às locadoras associadas da impetrante.

**Serve a presente como ofício para cumprimento pelas autoridades coatoras, podendo a impetrante encaminhá-lo por si mesma com prova de protocolização neste processo em até 72 horas.**

Já há informações, prestadas pela Municipalidade de São Paulo, porém reputo **não** prejudicado ordenar notificação das autoridades coatoras, já que naquelas há meramente arguição de preliminares e abordagem do requerimento da liminar.

Ora, havendo **dubiedade** sobre se teriam ou não tais informações **esgotado** a abordagem da ação pela **falta** de **expressa** incursão sobre o mérito dela, determino sejam **notificadas** as autoridades coatoras para que, então, prestem por si mesmas informações.

Para tanto, recolha-se o valor de duas diligências em até 72 horas, pena de revogação da liminar.

Prestadas as informações no prazo legal ou decorrido prazo para tanto, ao Ministério Público para que emita parecer, inclusive quanto às preliminares arguidas e que serão apreciadas em **sentença**.

Int.

São Paulo, 24 de maio de 2019

Randolfo Ferraz de Campos  
 Juiz de Direito