



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

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE

Autos n.º: 2059677-53.2025.8.26.0000

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO e o MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, qualificados nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade em epígrafe, por seus procuradores infra-assinados, com fundamento no artigo 1.029, § 5º, inciso III, do Código de Processo Civil, e no artigo 26, inciso I, alínea “c”, do Regimento Interno deste Tribunal de Justiça, vêm, respeitosamente, formular o presente **PEDIDO DE ATRIBUIÇÃO DE EFEITO SUSPENSIVO AO RECURSO EXTRAORDINÁRIO** interposto às fls. 39/53, para suspender a eficácia do acórdão até o trânsito em julgado definitivo da demanda ou, subsidiariamente, na eventualidade de assim não se entender, que seja concedido prazo adicional para a regulamentação da atividade de transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo mediante o uso de motocicletas, com dilação do prazo de modulação concedido pelo acórdão, consoante as razões de fato e de direito amplamente demonstradas a seguir.

I. SÍNTESE DA DEMANDA E DO RECURSO INTERPOSTO.

O presente pedido busca a atribuição de efeito suspensivo ao Recurso Extraordinário interposto pelos ora requerentes em face do acórdão que na ADI 2059677-53.2025.8.26.0000 reconheceu a inconstitucionalidade do **Decreto Municipal n.º 62.144/2023**.

A suspensão da eficácia do acórdão se justifica para preservar a segurança jurídica, a integridade física e a vida dos Munícipes de São Paulo, diante da iminência do esgotamento do prazo de modulação fixado pelo acórdão recorrido sem que, conforme adiante exposto, se fizesse possível a conclusão da complexa regulamentação necessária da atividade de alto risco e, ainda, diante do risco de colapso da rede municipal de saúde, a qual necessita ser adaptada para fazer frente



ao lamentável e certo incremento do número de acidentes como moto decorrente do início do transporte em questão na Capital.

A Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 2059677-53.2025.8.26.0000 foi ajuizada pela Confederação Nacional de Serviços – CNS buscando a declaração de invalidade do Decreto Municipal n.º 62.144/2023, editado em razão de dados alarmantes de sinistralidade viária envolvendo motocicletas, para suspender temporariamente a utilização desses veículos para a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros por meio de aplicativos no âmbito municipal.

O ato normativo municipal buscou proteger a vida e a saúde dos cidadãos e permitir a criação de um Grupo de Trabalho para estudar e encaminhar a regulamentação adequada da atividade em um contexto metropolitano de risco exponencial.

O C. Órgão Especial deste Egrégio Tribunal de Justiça, ao julgar a demanda procedente, reconheceu a complexidade da matéria e a imperiosa necessidade de regulação, razão pela qual postergou a eficácia da declaração de inconstitucionalidade por 90 (noventa) dias, contados da publicação do acórdão, período destinado a permitir à Administração Municipal a regulamentação do serviço.

O acórdão foi disponibilizado no dia 10/09/2025 (fls. 501) e, portanto, publicado em 11/09/2025, de sorte que o prazo de 90 dias da modulação dos seus efeitos se esgota no próximo dia **10/12/2025**.

Foram opostos embargos de declaração para sanar omissões quanto à análise da competência autônoma municipal para legislar sobre interesse local, notadamente em questões de segurança e saúde pública (Artigo 30, inciso I, da CF/88), e suscitar o *distinguishing* em relação ao Tema 967/STF, demonstrando a diferença fática e jurídica entre o transporte por automóveis (objeto do Tema 967) e o transporte por motocicletas, modal intrinsecamente mais perigoso no contexto urbano paulistano. Os embargos, no entanto, foram rejeitados.

Diante da negativa de enfrentamento exaustivo de questões constitucionais cruciais que refletem a repartição de competências e a primazia do direito à vida, o Município e o Prefeito interpuseram em 18/11/2025 recurso extraordinário (fls. 39/53), visando levar a matéria à apreciação do Supremo Tribunal Federal, para que seja feita a devida ponderação entre a livre iniciativa e o dever de proteção dos direitos fundamentais à vida e à saúde, especialmente face às particularidades locais comprovadas pela Municipalidade.



O presente pedido de efeito suspensivo é, portanto, necessário para obstar o imediato início da atividade de mototáxi por aplicativo sem a devida e extensa regulamentação, logo após o esgotamento do prazo de modulação de 90 dias, o que configura o *periculum in mora* e o *fumus boni iuris* que justificam a excepcional concessão do efeito almejado.

II- DA COMPETÊNCIA PARA APRECIÇÃO DO PRESENTE PEDIDO

O presente pedido é dirigido a esta E. Presidência deste Tribunal com fundamento no artigo 1029, §5º, inciso III do Código de Processo Civil, combinado com o artigo 26, inciso I, c do Regimento Interno deste TJSP, que estabelecem:

CPC-

Art. 1029- (...)

§ 5º O pedido de concessão de efeito suspensivo a recurso extraordinário ou a recurso especial poderá ser formulado por requerimento dirigido:

(...)

III – ao presidente ou ao vice-presidente do tribunal recorrido, no período compreendido entre a interposição do recurso e a publicação da decisão de admissão do recurso, assim como no caso de o recurso ter sido sobrestado, nos termos do [art. 1.037](#).

RI TJSP-

Art. 26. Compete ao Presidente do Tribunal:

I - Em matéria jurisdicional:

(...)

c) decidir da admissibilidade dos recursos extraordinários e especiais em processo do Órgão Especial, além dos incidentes deles decorrentes

Considerando que o recurso extraordinário na ação direta de inconstitucionalidade em referência foi interposto em 18/11/25 e pende de admissibilidade, a competência para apreciação do presente pedido de efeito suspensivo é desta E. Presidência.



III. DO FUMUS BONI IURIS: PLAUSIBILIDADE DA TESE RECURSAL NO CONFRONTO COM O DIREITO À VIDA

A fumaça do bom direito (*fumus boni iuris*) reside na robustez da tese apresentada no Recurso Extraordinário, a qual aponta para a manifesta violação de diversos preceitos constitucionais pelo acórdão recorrido, notadamente os Artigos 5º, *caput*, 6º, e 30, inciso I, da Constituição Federal, ao desconsiderar a competência municipal para legislar sobre interesse local e o dever de proteção do direito fundamental à vida.

O argumento central do recurso extraordinário reside na necessidade de se reinterpretar o alcance da competência municipal prevista no Artigo 30, inciso I, da Constituição Federal ("Compete aos Municípios: legislar sobre assuntos de interesse local") frente à competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (Artigo 22, inciso XI, da CF). O acórdão combatido, embora tenha tratado da repartição de competências, adotou uma visão excessivamente restritiva, esvaziando a capacidade municipal de exercer seu dever de proteção primária em face de uma situação de gravíssimo e comprovado interesse local.

As razões recursais demonstram que a suspensão do serviço não se deu por invasão da competência da União, mas sim como medida de cautela de **saúde pública e segurança viária**, decorrente de evidências locais robustas. A competência para ordenar e fiscalizar o trânsito urbano e garantir a segurança dos deslocamentos à luz das particularidades de cada cidade é inerente ao **interesse local**, estando expressamente prevista no Código de Trânsito Brasileiro (Artigo 24, inciso II) e na Lei n.º 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), que reconhece a competência municipal para regulamentar e fiscalizar o transporte remunerado privado individual de passageiros (Artigo 11-A, fls. 47).

Ao declarar a inconstitucionalidade do Decreto Municipal 62.144/2023, negou-se vigência ao **artigo 30, inciso I, da CF/88**, pressupondo que o interesse local não poderia implicar restrição justificada de uma atividade econômica, mesmo quando esta representa uma ameaça iminente à **vida e à saúde dos munícipes**.

O recurso extraordinário pretende demonstrar que, em um sistema federativo complexo, a competência municipal, especialmente quando ligada ao poder de polícia em defesa da vida e da segurança, não é meramente suplementar, permitindo exceções justificadas pela peculiaridade do interesse local.

Os recorrentes também demonstram que o acórdão recorrido aplicou indevidamente o Tema 967/STF à hipótese dos autos, desconsiderando o



distinguishing no sentido de que a origem do tema se tratava de controvérsia sobre a proibição do uso de carros particulares para transporte por aplicativo, e não de motocicletas, modal completamente distinto e com potencial de sinistralidade e mortalidade muito mais elevado.

As razões recursais apontam um erro de premissa no acórdão: a essência do Tema 967 era a proteção da **livre iniciativa e concorrência** (Art. 170, IV e V, CF) contra a criação de reservas de mercado para táxis. No presente caso, contudo, a restrição municipal teve por objetivo precípuo a tutela dos direitos fundamentais **à vida e à saúde** (Artigos 5º, *caput*, e 6º, CF), conforme amplamente justificado pelos **dados de sinistralidade e mortalidade viária envolvendo motocicletas na cidade de São Paulo** (fls. 44-45).

Argumentam os recorrentes que a motocicleta, intrinsecamente um modal de alto risco, especialmente em uma metrópole com a complexidade do trânsito paulistano e a elevada densidade demográfica, exige uma ponderação de valores diversa. O ato municipal não visou regular a ordem econômica ou criar reservas de mercado, mas sim exercer o dever de proteção estatal (corolário do direito à vida) em face de um perigo concreto e desproporcional.

Com efeito, o recurso interposto afirma que a liberdade econômica não pode preponderar de forma absoluta sobre o direito fundamental à vida. Ademais, o *distinguishing* é reforçado pela literalidade da Lei Federal n.º 12.587/2012, Artigo 11-B, inciso I, que exige CNH categoria B ou superior para o motorista de transporte remunerado individual, implicando que a lei federal não contemplou o modal motocicleta (que exige CNH categoria A) para este serviço, o que confere ao Município uma margem maior para agir cautelarmente, sem descumprir o parâmetro federal.

O Supremo Tribunal Federal, inclusive, em outros temas (como a ADI 6137, citada às fls. 50 do RE), já reconheceu a validade de normas locais que **incrementam o grau de proteção dos direitos fundamentais (saúde, meio ambiente) face às peculiaridades regionais**, mesmo em matérias de competência concorrente ou privativa da União.

Desse modo, o *fumus boni iuris* resta cabalmente demonstrado pela plausibilidade da tese de violação à competência municipal para legislar sobre interesse local e pelo dever de proteção à vida e à saúde, exigindo-se uma reavaliação da aplicação do Tema 967/STF ao modal motocicleta.



IV. DO PERICULUM IN MORA: O INÍCIO IMINENTE DE ATIVIDADE DE ALTO RISCO

O perigo da demora (*periculum in mora*) é cristalino e representa um risco irreversível à coletividade no Município de São Paulo.

O acórdão recorrido, ao julgar procedente a ADI, estabeleceu uma **modulação de 90 (noventa) dias** para a produção de seus efeitos, com a intenção de permitir à Administração Municipal a regulamentação do serviço de mototáxi por aplicativo. Contudo, esse prazo se esgota no dia 10/12/25, pendendo o recurso extraordinário de decisão sobre sua admissibilidade, e, posteriormente, restando o aguardo da tramitação complexa no Supremo Tribunal Federal.

Por outro lado, as empresas operadoras já noticiaram abertamente na mídia que irão iniciar as atividades em São Paulo no dia **11/12/2025**, conforme amplamente noticiado¹:

FOLHA DE S. PAULO
DESEDE 1921 ••• UM JORNAL EM DEFESA DA ENERGIA LIMPA

QUARTA-FEIRA, 10 DE DEZEMBRO DE 2025 19 1742

INFORME PUBLICITÁRIO

Compromisso 99 e Uber: Carta aberta aos paulistanos e paulistanas.

Vire a página e leia a carta.

99 | Uber

Caros paulistanos e paulistanas,

Há mais de dois anos vocês estão impediendo de apresentar benefícios como menos tempo no trânsito, mais economia e a segurança oferecida pelo serviço de moto por aplicativo que está disponível no Brasil todo, menos na sua cidade, por conta de uma decisão imposta pela Prefeitura de São Paulo.

É apesar de nossas reuniões de diálogo e dos prazos estabelecidos para partir para que o município crie uma regulamentação até 10 de dezembro, não vimos nenhum avanço concreto nesse sentido.

Nos últimos meses, participamos ativamente de todos os debates sobre a regulamentação do serviço de moto por aplicativo, e queremos destacar aos paulistanos este serviço que foi reconhecido e protegido pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, pelo Supremo Tribunal Federal e o próprio Congresso Nacional no ano passado.

As duas empresas líderes do setor, 99 e Uber, sempre defendemos uma regulamentação do serviço com regras modernas e equilibradas, capazes de enfrentar os desafios da segurança viária sem tirar mão dos benefícios que amplia a acessibilidade e gera renda para milhares de famílias.

O transporte remunerado privado de passageiros por motocicletas está previsto na Lei Federal (Política Nacional de Mobilidade Urbana), cabendo ao poder público municipal decidir se e como irá regulamentar também em nível local. As empresas, como 99 e Uber, cabe prestar esse serviço com qualidade, fornecer dados e subsídios às autoridades para decisões mais informadas e cumprir a legislação e as determinações da Justiça.

Neste cenário, com as autorizações da Justiça, não há mais para que esperar. Por isso, a 99 e a Uber vêm a público firmar um compromisso público e voluntário que será seguido quando o serviço de mototáxi retomar na cidade de São Paulo no dia 11 de dezembro, guiado pelas seguintes promessas:

- 1. Compartilhamento de dados e inteligência de trânsito**
Estamos prontos para efetuar a transferência de informações operacionais e anonimizadas de cada empresa ao setor público para planejamento de mobilidade, segurança viária, redução de acidentes e campanhas de educação no trânsito, transferindo inteligência e dados valiosos para as autoridades, sempre em conformidade com a lei de proteção de dados.
- 2. Certificação de condutores**
Exigiremos que os motociclistas tenham idade mínima de 21 anos, acima do previsto em Lei, além da CNH com EAD (Exame Adicional Remunerado).
- 3. Treinamento sobre segurança**
Faremos ações contínuas de formação em direção defensiva e boas práticas para os motociclistas, além de treinamentos presenciais periódicos, em parceria com instituições reconhecidas.
- 4. Distribuição de equipamentos**
Implementamos um programa de doação de cinto reflexivo para os condutores mais engajados.
- 5. Tecnologias de monitoramento**
Utilizaremos tecnologia de detecção de padrões de risco (como velocidade e frenadas bruscas) com base em inteligência para implementar alertas, feedback, controle educativo e políticas de restrição. Ademais, criaremos incentivos para reconhecer e premiar condutores que adotam práticas seguras.

Estamos dando esses primeiros passos na esperança de que os próximos venham também. A experiência em outras capitais demonstra que a cooperação entre plataformas e o poder público funciona.

Não podemos contribuir de forma muito relevante, como estamos fazendo no Rio de Janeiro, onde aderimos ao projeto do Prefeito Eduardo Paes criado para que as plataformas possam colaborar por meio de dados para reduzir acidentes e educar os motociclistas da cidade, reduzindo os comportamentos de risco. Podemos oferecer ferramentas concretas como as tecnologias citadas acima, dados e pesquisas.

Seguimos comprometidos para que São Paulo tenha um serviço eficiente e adaptado, à altura da cidade e de quem depende dele, e reiteramos o convite para que as autoridades municipais unam esforços conosco, transformando este padrão voluntário em uma regulamentação oficial e segura para São Paulo.

São Paulo, 10 de dezembro de 2025.

99 | Uber

¹ [SP: Uber e 99 preveem transporte de passageiros por moto a partir do dia 11 mesmo sem regra de Nunes](#)
[Uber e 99 voltarão com serviço de moto em SP a partir de 11 de dezembro | Exame](#)
[99 e Uber anunciam retomada do serviço de moto por app em SP em 11/12 | G1](#)
[Uber e 99 preveem retorno de motos a partir do dia 11 mesmo sem regra de Nunes - ISTOÉ Independente](#)
[SP: Uber e 99 comunicam retorno de serviço de moto por aplicativo - Olhar Digital](#)
[99Moto e Uber Moto anunciam volta a São Paulo em dezembro • Tecnoblog](#)



Cumprе ressaltar que o Município de São Paulo, no prazo de modulação concedido, realizou esforços para elaborar um marco regulatório que conciliasse a continuidade da atividade econômica com a segurança viária.

Entretanto, a regulamentação de um serviço de transporte com o potencial de risco identificado exige estudos aprofundados, audiências públicas e a elaboração de atos normativos complexos, especialmente em face da urgente necessidade de mitigar os dados alarmantes de acidentes e mortes de motociclistas, os quais exigem uma resposta estatal coordenada e eficaz.

Com a expiração do prazo de modulação fixado no acórdão sem que seja atribuído efeito suspensivo ao recurso extraordinário, o entendimento das operadoras amplamente exposto na mídia é no sentido de que será permitido o início imediato e totalmente desregulado do oferecimento do transporte de passageiros por motocicletas por meio de aplicativos a partir do dia 11/12/2025.

IV- a) DO RISCO À VIDA E À INTEGRIDADE FÍSICA DOS CIDADÃOS

As razões de recurso extraordinário apresentadas trazem dados concretos demonstrando que em 2024 foram registradas **3.744 internações em hospitais municipais decorrentes de trauma em motociclistas causados por acidentes de transporte** (CID10 V20-29), contra 3.432 em 2023 (fls. 45). O número de mortes de motociclistas na Capital aumentou **20%**, passando de 403 óbitos em 2023 para 483 em 2024 (fls. 44). **A frota de motocicletas em São Paulo cresceu exponencialmente, com um salto de 56% nos últimos dez anos** (fls. 44).

Permitir que milhares de motociclistas iniciem ou retomem o transporte remunerado de passageiros por aplicativo sem as balizas regulatórias mínimas de segurança — que o Município está arduamente tentando estabelecer (como exigências de equipamentos de segurança, padronização veicular, fiscalização intensiva e treinamento específico) — representa um flagrante risco à vida dos condutores, dos passageiros e dos demais usuários da via, violando diretamente o dever de proteção do Estado.

IV. b) DO RISCO DE COLAPSO NO SISTEMA PÚBLICO DE SAÚDE

Além do risco à vida, o início desregulado e massivo da atividade agravará a sobrecarga já existente no sistema público de saúde de São Paulo, acarretando custos humanos e financeiros insustentáveis.



O Município demonstra gastar **anualmente cerca de R\$ 35 milhões** apenas com cuidados de pacientes vítimas de acidentes de moto. A explosão descontrolada da atividade, sem mecanismos de mitigação de risco estabelecidos, comprometerá a capacidade do Município de atender adequadamente a demanda de traumas provenientes da sinistralidade viária, afetando o sistema de saúde do município.

IV.c) DA IRREVERSIBILIDADE DO DANO

O dano decorrente da inobservância de regras elementares de segurança no trânsito resultante do início desregulado dessa modalidade de transporte, é, por natureza, potencialmente fatal ou incapacitante. A perda da vida ou a ocorrência de lesões graves e permanentes configuram um dano **irreversível**, que se consumará imediatamente após o término do prazo de modulação se nenhuma medida acautelatória for tomada para estendê-lo até o julgamento final do mérito do Recurso Extraordinário pelo Supremo Tribunal Federal.

A regulamentação da atividade é demasiadamente complexa e sensível, de sorte que o deferimento do presente pedido de efeito suspensivo é imprescindível justamente para se evitar um risco social gigantesco e iminente, no aguardo da apreciação do recurso pelo Supremo Tribunal Federal, para que seja definido o real alcance da competência municipal e a modulação constitucional entre os princípios da livre iniciativa e o direito fundamental à vida.

V- SUBSIDIARIAMENTE- DA DILAÇÃO DO PRAZO DA MODULAÇÃO DOS EFEITOS

Com efeito, o acórdão recorrido reconheceu a inconstitucionalidade do Decreto 62.144/2023, mas modulou a eficácia da decisão, conferindo um prazo de 90 dias para que a Administração Municipal implementasse a regulamentação da atividade.

O acórdão expressamente consignou:

"Sugere se a modulação da eficácia da nulidade do ato normativo impugnado nesta demanda, de maneira que o efeito invalidante se projete para 90 dias após a publicação do acórdão relativo ao presente julgamento. (...) O paradigma substitutivo, pese embora sua natureza empresarial, não altera, contudo, o substrato do interesse geral do transporte, cuja prestação, por isso mesmo, reclama alguma sorte de regulação pública. Por isso, diante da exigência de um mercado de transporte regulado,



a eficácia prospectiva desta decisão parece justificar se pelo fato de a Administração pública paulistana precisar de algum tempo (i) a fim de regulamentar o serviço e (ii) adequar se às novas demandas dos usuários e prestadores dessa modalidade de transporte particular de passageiros." (fls. 496-497- grifos nossos).

Ora, se o próprio acórdão recorrido reconheceu a necessidade de o Município regulamentar tal modalidade de transporte, e se o esforço regulatório do Município está em andamento, mas não poderá ser concluído até o termo final do prazo de 90 dias (que se finda em 10/12/25), a conclusão inevitável é que a partir de 11/12/25 haverá o início desregulado de atividade intrinsecamente perigosa na cidade de São Paulo.

Neste cenário, na eventualidade de não ser atribuído efeito suspensivo ao recurso extraordinário (conforme requerido nos itens anteriores), suspendendo-se integralmente a eficácia do acórdão até o trânsito em julgado de decisão final na ADI em referência, requer o Município e o Prefeito seja ao menos concedido prazo suplementar de modulação dos efeitos do acórdão, para se viabilizar a finalização das regras regulatórias que estão em fase de conclusão pelos setores técnicos competentes.

Como se demonstrou, sem a atribuição do efeito suspensivo almejado, a dilação do prazo de modulação dos efeitos da decisão é a única medida capaz de preservar minimamente o interesse público, garantindo a segurança viária e a proteção da vida, enquanto se aguarda a manifestação definitiva do Supremo Tribunal Federal acerca das questões constitucionais levantadas no Recurso Extraordinário, que, se provido, confirmará a legitimidade do ato municipal e sua função protetiva à vida.

A dilação do prazo de regulamentação permitirá ao menos que o Município conclua os estudos técnicos, **inclusive mediante a realização de audiências públicas para discussão da minuta de regulamentação até então preparada**, de sorte a finalizar os ajustes do ato normativo de regulação e, assim, iniciar a fiscalização prévia e concomitante à entrada em vigor da nova norma, evitando um cenário de caos e de risco de vida iminente na maior cidade do país.



Destarte, na eventualidade de não se suspender integralmente a eficácia do acórdão até julgamento final do recurso extraordinário pelo Supremo Tribunal Federal, requer seja deferido o pedido subsidiário de dilação temporal da modulação dos efeitos do acórdão, de sorte a se manter a suspensão da atividade até que os atos normativos de regulamentação sejam devidamente concluídos e implementados. A dilação de prazo pleiteada deve, no mínimo, ser fixada em novo período de 120 (cento e vinte) dias, contados do término da modulação original, prazo razoável e necessário à finalização segura do marco regulatório municipal.

Vale reiterar que, consoante melhor explicitado no tópico abaixo, tal medida é fundamental para que o Município possa concluir a complexa e necessária regulamentação da atividade, em estrita observância do interesse público, da segurança viária e do inegável dever constitucional de proteção à vida e à saúde dos Municípios de São Paulo.

V-a) DA COMPLEXIDADE DA REGULAMENTAÇÃO E DA IMPOSSIBILIDADE DE SUA CONCLUSÃO NO PRAZO ASSINALADO PELO ACÓRDÃO

Vale ressaltar que conforme anexas informações prestadas pela Secretaria Municipal de Transportes, a regulamentação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros com motocicletas na Cidade de São Paulo é uma tarefa especialmente complexa e de difícil - se não impossível - conclusão no exíguo prazo de noventa dias, diante de diversos desafios impostos pela dimensão pelas demandas de segurança viária desta Cidade. Dentre os principais desafios encontrados, destacam-se:

- Conclusão de estudos aprofundados para estruturação de instrumentos de controle e fiscalização que garantam, por um lado, a observância a requisitos técnicos seguros previstos na legislação federal e, por outro, as especificidades do trânsito da Cidade de São Paulo;
- Adaptação de sistemas informatizados e de bancos de dados do Município para o controle e processamento dos instrumentos de fiscalização. Os sistemas de gestão do transporte diferenciado na Cidade de São Paulo são integrados e são mantidos e desenvolvidos na Administração Pública, para garantia da segurança de dados e da consecução do interesse público. Com isso, a inclusão de módulos para a gestão de uma nova modalidade de transporte depende robustos testes para a integridade dos sistemas existentes, impedindo interferências negativas e assegurando o adequado atendimento às empresas e condutores interessados no legítimo oferecimento do serviço. Ademais, as adaptações e desenvolvimentos envolvem diversos atores, notadamente a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte - SMT, a



Empresa de Tecnologia da Informação e Comunicação do Município de São Paulo - PRODAM/SP S/A, e os fornecedores de serviços de informática, em observância aos procedimentos de governança, homologação e controle de mudanças, o que implica a necessidade de tempo adequado para a conclusão segura dessas tarefas;

- Elaboração de manuais de procedimentos de inspeção, fiscalização e cadastramento, bem como treinamento de agentes públicos envolvidos na fiscalização, na gestão e no atendimento ao cidadão;
- Aprofundamento de interface com sistemas do órgão executivo estadual de trânsito (Detran-SP), principalmente para obtenção célere de dados de condutes e veículos, para o controle de infrações, registro e licenciamento, a fim de preservar o usuário contra condutores infratores e/ou com veículos irregulares, além de assegurar o adequado atendimento ao condutor evitando coleta de dados em duplicidade e com potencial de conflito;
- Aumento do oferecimento do curso especializado obrigatório destinado aos profissionais em transporte de passageiros nos termos da legislação federal (Resolução Contran nº 930/2022) e ministrado pelo órgão executivo estadual de trânsito.

A Administração Pública Municipal deve estar adequadamente preparada para atender de maneira célere e precisa aos condutores e às empresas antes que o serviço de transporte remunerado de passageiros por motocicletas passe a ser oferecido. Caso contrário, a publicação de um ato regulamentador insuficiente implicaria a inundação da oferta do serviço por condutores sem ao menos atender às condições básicas de segurança previstas na legislação municipal.

Note-se que as plataformas de tecnologia que pretendem oferecer o transporte remunerado de passageiros por motocicletas não respeitam os requisitos básicos da legislação federal de trânsito, notadamente o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei Federal nº 12.009/2009, e as Resoluções Contran nº 930/2022 e nº 943/2022. Segundo informações de seus próprios websites, as plataformas não conferem, por exemplo, dispositivos de segurança; curso de preparação do condutor; idade mínima do condutor; registro de veículo na categoria "aluguel"; e capacete de segurança no tamanho adequado para o passageiro, requisitos esses cuja fiscalização e regulamentação são atribuídas ao Município. Além disso, na inexistência de um controle ou gestão por parte do Poder Público, não há sequer garantia da identidade pessoal dos condutores, ainda que as plataformas colem informações sobre eles, o que impede qualquer gestão sobre o cometimento de infrações.



Ademais, é importante destacar a necessidade de observância dos **princípios da democracia participativa, da gestão democrática da cidade e da participação popular**, previstos na Constituição Federal e na legislação de mobilidade urbana.

Diante de seus impactos diretos na segurança viária, na saúde pública e nas condições de trabalho provocados pelo serviço de transporte individual remunerado de passageiros por motocicletas, é especialmente importante a observância dos princípios da democracia participativa, da gestão democrática da cidade e da participação popular.

É fundamental que qualquer regulamentação do serviço, notadamente por se tratar de modalidade de transporte de alto risco, com impactos diretos sobre a vida, a saúde e a integridade física de trabalhadores e usuários, seja precedida de **audiências públicas** e instrumentos de participação social em todas as regiões da cidade.

A relevância regionalizada da matéria é evidente: trata-se de um serviço cuja operação incide de forma distinta sobre bairros, fluxos, dinâmicas de trânsito, índices de sinistralidade e modos de deslocamento. A cidade de São Paulo, com mais de 11 milhões de habitantes distribuídos em 32 Subprefeituras, possui realidades viárias, socioeconômicas e territoriais significativamente diversas. Assim, a mera realização de uma audiência centralizada seria insuficiente para captar as especificidades territoriais necessárias à adequada formulação normativa.

Desse modo, impõe-se a realização de audiências públicas descentralizadas, a fim de possibilitar:

- a efetiva participação dos condutores – principais afetados pela medida e público-alvo da proteção em matéria de saúde e segurança do trabalho;
- a manifestação dos usuários do serviço e da população que compartilhará o sistema viário com esse modal;
- a participação técnica institucional de entidades de saúde, trânsito, segurança viária e transporte.

Releva notar que a Lei Federal nº 12.587/2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, reforça a importância da participação popular na formulação das políticas de transporte, de sorte que o artigo 5º, inciso V, menciona o princípio da gestão democrática e do controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.



De igual sorte, o artigo 14, inciso II, da citada lei, discorre sobre o direito dos usuários a participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana.

Por essa razão, ainda que a Administração esteja empreendendo esforços significativos para concluir a regulamentação, o prazo de modulação de 90 dias se mostrou incompatível com a realização de um ciclo robusto de participação social, de sorte que a suspensão dos efeitos do acórdão é imprescindível. Caso assim não se entenda, que seja ao menos **prorrogado o prazo de modulação, concedendo-se prazo adicional de 120 (cento e vinte) dias, para que o Município realize audiências públicas nas 32 Subprefeituras, consolide as contribuições recebidas e finalize, de maneira segura e juridicamente válida, a regulamentação do serviço.**

V-b) DAS MEDIDAS EM CURSO PARA AMPLIAÇÃO DA REDE DE SAÚDE MUNICIPAL – NECESSIDADE DE PRAZO ADICIONAL PARA CONCLUSÃO

Outrossim, conforme informações anexas prestadas pela Secretaria Municipal da Saúde, diante da perspectiva de regulamentação e futura operação em larga escala dos serviços de transporte remunerado individual de passageiros por motocicleta (mototáxi) na cidade de São Paulo, várias medidas para ampliação da rede de saúde estão em curso, mas ainda não puderam ser ultimadas no prazo de modulação concedido pelo acórdão.

Com efeito, os sinistros decorrentes do uso de motocicletas já são absorvidos pela rede municipal de saúde, tendo como principal porta de entrada as Unidades de Pronto Atendimento – UPAs. Tais unidades realizam o atendimento inicial dos agravos característicos dos acidentes motociclísticos — traumas de alta energia, fraturas expostas, amputações traumáticas, lesões ortopédicas complexas, traumatismos cranianos e outras emergências. A rede encontra-se operante, mas submetida a quadro de elevada demanda assistencial decorrente do aumento progressivo de acidentes envolvendo motocicletas nos últimos anos.

Dados fornecidos pela Secretaria Municipal indicam um expressivo e contínuo aumento nas notificações de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no Município de São Paulo, fato que tem impactado diretamente a demanda assistencial da rede hospitalar municipal. Seguem dados extraídos do CEINFO:

NOTIFICAÇÕES DE ACIDENTES ENVOLVENDO MOTOCICLETAS – MUNICÍPIO DE SÃO PAULO



2020	6.781 notificações
2021	6.601 notificações
2022	9.526 notificações
2023	11.468 notificações
2024	10.375 notificações

No ano de 2025, somente nos dez primeiros meses, já foram registradas 11.496 notificações, superando todos os anos anteriores, o que evidencia uma curva ascendente e preocupante de acidentes envolvendo esse modal.

Paralelamente, a rede hospitalar municipal vem registrando elevação no número de pacientes atendidos com CID-10 V20-V29 (condutor ou passageiro de motocicleta traumatizado em acidente de transporte), conforme dados CEINFO:

ATENDIMENTOS NA REDE MUNICIPAL – CID-10 V20–V29

2020	2013 pacientes
2021	2397 pacientes
2022	3003 pacientes
2023	3310 pacientes
2024	3891 pacientes

Até setembro de 2025, a rede já contabiliza 3.132 pacientes atendidos, aproximando-se do total do ano anterior.

O impacto assistencial é igualmente percebido nos internamentos:

No último final de semana, 337 pacientes encontravam-se internados nos hospitais municipais por traumas ortopédicos, neurológicos ou politraumas decorrentes de acidentes motociclísticos.

No sistema SIRESP, em 24/11/2025, havia 107 pacientes *aguardando* internação por ausência de vagas disponíveis. Destaca-se que a rede hospitalar municipal dispõe de 262 leitos destinados aos atendimentos de traumas ortopédicos, número atualmente insuficiente diante da demanda crescente.

Considerando o panorama acima, destaca-se que eventual autorização de serviço de mototáxi poderia acarretar duplicação do número de vítimas por ocorrência, dada a presença de dois ocupantes por veículo. Tratando-se de um novo serviço, a tendência é que o risco inicial seja ainda maior, especialmente sem a definição do quantitativo de prestadores autorizados, o que inviabiliza, neste momento, qualquer estimativa precisa do impacto adicional na rede assistencial.

Com vistas à ampliação da capacidade de resposta, está sendo executado um plano estruturado de expansão da rede de urgência e emergência,



composto pela implantação de 12 novas UPAs, com obras em andamento em todas as regiões da Capital. Tais unidades entrarão em operação ao longo de 2026, aumentando significativamente a capacidade de estabilização, manejo inicial do trauma e regulação para a rede hospitalar. **Importante esclarecer que nos próximos 120 dias já serão entregues 3 UPAS objetivando o melhor atendimento à população, razão pela qual a suspensão do r. *decisum* evidencia-se imprescindível, ao menos, nos próximos 120 dias**

Paralelamente à expansão da atenção pré-hospitalar e de urgência, o Município está executando amplo programa de requalificação e ampliação hospitalar, com nove obras estruturantes em andamento, abrangendo a modernização integral de prontos-socorros, ampliação de centros cirúrgicos de alta complexidade, implantação de novos leitos de internação clínica e cirúrgica, expansão de unidades de terapia intensiva adulto, pediátrica e neonatal, bem como a adequação dos fluxos de assistência ao trauma. Trata-se de intervenção voltada a fortalecer a retaguarda hospitalar especializada — ortopedia, neurocirurgia, cirurgia geral, intensivismo e hemodinâmica — indispensável para absorver com segurança e eficiência o incremento de casos de politrauma decorrentes do aumento projetado de sinistros motociclísticos.

Esse conjunto de obras tem por objetivo aumentar a oferta de leitos, modernizar as instalações, adequar fluxos assistenciais, ampliar centros cirúrgicos e reforçar UTIs, promovendo maior segurança, qualidade e eficiência no atendimento às urgências.

Embora a rede municipal de saúde disponha de equipes médicas qualificadas (ortopedia, neurocirurgia, cirurgia geral, intensivistas) e serviços estruturados de urgência, a plena operação e segurança de um modelo de transporte baseado em mototáxi exige ampliação adicional da capacidade instalada, especialmente no que se refere à retaguarda hospitalar — fluxos cirúrgicos, UTIs e capacidade de estabilização.

Todos esses elementos demonstram os esforços do Município para a finalização da regulamentação e para ampliação da rede municipal de saúde de forma a viabilizar o início da atividade de mototáxi na cidade de São Paulo, em cumprimento ao acórdão deste E. Tribunal mas, por outro lado, atestam a impossibilidade da conclusão dessas providências no prazo de modulação concedido pelo acórdão, razão pela qual se requer, na eventualidade de não ser concedido o efeito suspensivo almejado ao recurso, que seja ao menos dilatado o prazo de modulação, concedendo-se prazo adicional de 120 dias.



VI. CONCLUSÃO E REQUERIMENTOS

Pelo exposto, e demonstrados o *fumus boni iuris* na tese de violação do Artigo 30, inciso I, da Constituição Federal e na necessidade do *distinguishing* do Tema 967/STF para proteger o direito fundamental à vida, bem como o *periculum in mora* irreparável consistente no risco de início desordenado e desregulado de atividade de alto risco a partir de 11/12/2025, requerem o Município e o Prefeito:

1) a concessão do **efeito suspensivo** ao recurso extraordinário, para se suspender integralmente a eficácia do acórdão que julgou procedente a ADI 2059677-53.2025.8.26.0000 até julgamento final do recurso pelo Supremo Tribunal Federal;

2) subsidiariamente, na eventualidade de não se deferir o pedido de suspensão integral da eficácia do acórdão até decisão final do Supremo Tribunal Federal, que seja **dilatado o prazo de modulação dos efeitos do acórdão**, de modo a se manter a suspensão temporária da utilização de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos (nos termos do Decreto n.º 62.144/2023) pelo período adicional de **120 (cento e vinte) dias**, até que estudos e atos normativos de regulamentação sejam concluídos e implementados, com participação popular, realização de audiências públicas, testes de sistemas informatizados de controle, fiscalização, gestão de dados, inspeção, cadastramento, cursos e treinamentos, permitindo-se, ainda, a conclusão de três novas Unidades de Pronto Atendimento, para atendimento inicial dos agravos característicos dos acidentes motociclísticos.

São Paulo, 24 de novembro de 2025.

RICARDO NUNES

Prefeito da Cidade de São Paulo

LUCIANA SANT'ANA NARDI

Procuradora Geral do Município de São Paulo

OAB/SP nº 173.307



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA GERAL
DO MUNICÍPIO

SIMONE FERNANDES MATTAR

Procuradora do Município de São Paulo

OAB/SP nº 173.092

WILLIAM ALEXANDRE CALADO

Procurador do Município de São Paulo

OAB/SP nº 221.795

FABIANA CARVALHO MACEDO

Procuradora do Município de São Paulo

OAB/SP nº 249.194