



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000292559

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Agravo Interno Cível nº 2021456-98.2025.8.26.0000/50000, da Comarca de São Paulo, em que é agravante MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, é agravado SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE GÊNEROS ALIMENTÍCIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO.

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 10ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: **Negaram provimento ao recurso. V. U.**, de conformidade com o voto do relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Desembargadores ANTONIO CELSO AGUILAR CORTEZ (Presidente), PAULO GALIZIA E MARCELO SEMER.

São Paulo, 26 de março de 2025.

ANTONIO CELSO AGUILAR CORTEZ

Relator(a)

Assinatura Eletrônica

RECURSO	AGRAVO INTERNO EM AI N.2021456-98.2025.8.26.0000/50000
NATUREZA	PROCEDIMENTO COMUM – VALE-TRANSPORTE
COMARCA	SÃO PAULO -5ª VARA FAZ. PÚBL.-N.1002350-08.2025.8.26.0053
AGTE(S)	MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
AGDO(S)	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE GÊNEROS ALIMENTÍCIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

VOTO N. 3639/25

Ação ordinária. Transporte coletivo público. Município de São Paulo. Pretensão à suspensão dos efeitos do artigo 3º da Portaria SMT/SETRAM n. 31/2024. Cobrança de tarifa diferenciada entre os adquirentes do vale-transporte e demais usuários. Tutela de urgência indeferida. Agravo de instrumento. Efeito. Deferida a antecipação dos efeitos da tutela. Decisão mantida. Agravo interno não provido.

VISTOS.

Em relação a despacho proferido em agravo de instrumento contra deferimento de pedido de tutela de urgência (p. 32/34) apresentou o Município de São Paulo agravo interno alegando, em síntese, legitimidade para a fixação do valor da tarifa de vale-transporte, de acordo com o art. 2º da Lei n 7.418/85 e art. 30, V, da CF; asseverou que o valor da tarifa fixada ao qual o art. 2º faz referência é aquele definido em ato administrativo do Poder Executivo Municipal da Cidade de São Paulo, ou seja, a própria Portaria SDMT/SETRM N. 31/2024; discorreu acerca do sistema de transporte coletivo municipal de São Paulo, da complexidade do sistema de financiamento, dos elevados custos do sistema e da economia gerada pelas alterações ocorridas no vale-transporte; aduziu que os princípios da Mobilidade positivados pela Lei n. 12.587/2012 também justificam a política tarifária adotada pelo Município de São Paulo, em especial o previsto no inciso VII do art. 5º; observou que a diferenciação

entre os bilhetes único e vale-transporte consiste inequivocadamente na concretização da *“justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços”*; apontou, ainda, ser razoável supor que a diferenciação nas tarifas siga a diretriz prevista no inciso I do art. 8º da mesma lei, promovendo “equidade no acesso ao serviço”, na medida em que respeita o poder econômico dos usuários de ambos os regimes e repassa o custo à coletividade; afirmou que a Lei inova ao trazer a discussão sobre o ônus que os benefícios a alguns grupos geram aos usuários pagantes e à sociedade, conferindo maior transparência na apresentação dos custos do sistema e os impactos dos benefícios tarifários (gratuidades) concedidos; disse que a Lei prevê (art. 8º) que a compensação seja feita por outras receitas instituídas pelo poder público delegante, quando, o poder público, em função de déficit, optar por subsídio tarifário e que o artigo 9º da Lei n. 12.587/2012 confere embasamento legal abrangente o bastante para autorizar ao Poder Concedente a adoção de soluções tarifárias diferenciadas, a fim de manter a continuidade e a viabilidade do serviço público; esclareceu que a criação de tarifa diferenciada de vale-transporte segue as diretrizes da Política Nacional, ao compartilhar os custos do sistema com os seus benefícios indiretos que, nesse caso são os empregadores /empresas; ressaltou que existem diferenças significativas entre as tarifas comum e vale-transporte, que a primeira é destinada aos usuários diretos dos sistema de transporte e por eles custeada e tende a ter preço menor e possui regras de utilização específicas para garantir o pleno acesso aos serviços de transporte público, sem onerar o sistema, enquanto a segunda, apesar de ser destinada aos trabalhadores, que são os usuários diretos do sistema, não é por eles custeada, cabendo aos empregadores o cálculo da quantidade de viagens, tipo de modal e aquisição dos créditos para garantir o deslocamento do empregado ao local de trabalho; aduziu que a solução observa aspectos de conveniência, oportunidade, eficiência e justiça da matéria em discussão respeitando a disponibilidade financeira e a Lei de Responsabilidade Fiscal, objetivando reduzir o aporte feito pelo Município ao sistema na forma de

subsídios; observou que a tarifa atual do vale-transporte é de R\$ 5,49, enquanto a tarifa nominal do transporte público é de R\$ 5,00 e que a redução de R\$ 0,49 na tarifa do vale-transporte resultaria em diminuição de aproximadamente R\$ 17 milhões na receita tarifária mensal; acrescentou que, caso a política tarifária (quantidade de embargos) fosse revertida para o modelo anterior a 2019, o impacto adicional na receita tarifária seria de R\$ 2,2 milhões por mês, de modo que a combinação dessas duas medidas - redução da tarifa do vale-transporte e retomada da política tarifária anterior a 2019 - resultaria em diminuição total de R\$ 19,2 milhões mensais, equivalente a R\$ 230,4 milhões por ano, montante que representaria 4,4% da receita tarifária anual total e 10,02% da receita tarifária anual do vale-transporte; sustentou, assim, que buscou regulamentar o novo sistema tarifário de forma a manter a modicidade das tarifas, reduzir os aportes de subsídios e, principalmente, precaver-se diante dos crescentes custos do sistema, abrangendo, inclusive o aspecto intertemporal dos interesses dos usuários e que o Poder Judiciário pode perquirir aspectos da atuação da Administração no que diz respeito a tal enfoque, mas não pode adentrar temas atinentes ao mérito administrativo; por fim, destacou a inexistência de precedentes que vedem de forma peremptória a distinção de tarifa diferenciada do bilhete comum e do vale-transporte, bem como a necessidade de interpretação do art. 5º da Lei n. 7.418/85, conforme artigos 18, 30, V, e 175, parágrafo único, III, da CF, além do perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão agravada, com base no artigo 300, §3º, do CPC; pugnou pela reforma da decisão monocrática e, caso não haja retratação, seja incluído o recurso em pauta para apreciação pelo órgão colegiado, nos termos do art. 1.021, §1º, do CPC; citou doutrina e jurisprudência sobre a matéria.

É o relatório.

O presente agravo interno não comporta provimento porque, como constou do despacho agravado, não se vislumbra razão para se diferenciarem os beneficiários do vale transporte dos demais usuários do sistema de transporte urbano municipal, com o que se mostra

descabida a cobrança separada com outro valor. Além disso, o despacho assegura o direito de ambas as partes, vez que apenas suspendeu os efeitos da decisão recorrida até o julgamento do recurso.

A questão ventilada nesse agravo interno diz respeito ao mérito, que deve ser apreciado com o julgamento do agravo de instrumento.

Aguarde-se o cumprimento do despacho aqui agravado em relação ao parecer da PGJ.

A fim de disponibilizar as vias especial e extraordinária, consideram-se expressamente pré-questionados os dispositivos constitucionais e legais invocados, aos quais não se contrariou nem se negou vigência.

Ante o exposto, nega-se provimento ao agravo interno.

**ANTONIO CELSO AGUILAR CORTEZ
RELATOR**