



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER CONJUNTO Nº 2166/2025 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 1487/2025.

Trata-se de projeto de lei de iniciativa da D. Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo que disciplina o uso do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por meio de motocicletas, independentemente da nomenclatura utilizada e da existência, ou não, de intermediação, seja por plataforma tecnológica ou por qualquer outro meio.

A iniciativa é apresentada como resultado do trabalho da Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, a qual foi destinada ao estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados à regulamentação do serviço de transporte de passageiros por motocicleta no Município de São Paulo, inclusive dos projetos de lei já apresentados sobre o tema.

A propositura regulamenta a exploração da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por meio de motocicleta, condicionando-a a prévio credenciamento da pessoa jurídica exploradora mediante a observância dos seguintes requisitos básicos, sem prejuízo de outros previstos em regulamento: i) constituição sob a forma de sociedade empresária, com objeto social compatível com a exploração do serviço de transporte individual remunerado de passageiros ou sua intermediação; ii) capital social registrado compatível com o escopo da exploração pretendida; iii) regularidade cadastral e fiscal perante a Fazenda Pública; iv) contratação de seguro de acidentes pessoais de passageiros – APP emitido por veículo ou condutor registrado na plataforma, com cobertura para o passageiro, o condutor e terceiros com indenização mínima prevista em regulamento; v) aprovação de plano inicial para a instalação de pontos de descanso e estacionamento; vi) recolhimento da taxa de expediente correspondente ao credenciamento, de natureza administrativa; vii) compromisso a prestar serviço de transporte remunerado de passageiros única e exclusivamente por meio de motociclistas inscritos em cadastro municipal nos termos desta Lei e seu regulamento. Estabelece, ainda, que o credenciamento terá validade de 1 ano.

Em seu art. 4º, a propositura estabelece que o condutor deverá possuir prévio cadastro como condição para a exploração da atividade de transporte individual remunerado de passageiros e que para a obtenção do cadastro a pessoa física interessada deverá atender às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, das resoluções do CONTRAN e aos seguintes requisitos: i) idade mínima de 21 (vinte e um) anos; ii) Carteira Nacional de Habilitação na categoria “A” ou “AB”, com no mínimo 2 (dois) anos de emissão e anotação de Exercício de Atividade Remunerada (EAR); iii) aprovação em curso especializado para o transporte de passageiros em motocicletas; iv) inexistência nos 12 meses anteriores, da prática de infração de trânsito gravíssima; v) ausência de condenação pelos crimes descritos no art. 329 do Código de Trânsito Brasileiro, por crime praticado contra a mulher por razões do sexo feminino, por crimes contra a dignidade sexual, assim definidos no Título VI do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); vi) Compromisso a prestar de transporte remunerado de passageiros única e exclusivamente por meio de pessoa jurídica exploradora; vii) inscrição como contribuinte regular no INSS; e viii) exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção.

Em seu art. 5º, a propositura estabelece os requisitos a serem observados pelas motocicletas que serão utilizadas em tal modal de transporte, de forma a garantir uma maior segurança ao usuário, dentre eles: i) idade não superior a oito anos de fabricação, além de

atendimento à quilometragem máxima de vida útil estabelecida pelo fabricante; ii) potência mínima e máxima do motor; iii) dispositivo aparador de linha, fixado no guidão do veículo; iv) alças metálicas traseira e lateral destinadas ao apoio do passageiro, dentre outros.

O art. 8º, por sua vez, enuncia uma série de deveres das pessoas jurídicas exploradoras do serviço de que trata a Lei, entre eles: i) assegurar e responsabilizar-se pelo cumprimento dos deveres dos condutores; ii) manter dispositivo limitador de velocidade no aplicativo; iii) manter vigente, durante todo o período de operação. O seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP); iv) assegurar área de apoio e descanso aos condutores; v) obrigatoriedade de compartilhar seus dados com a Prefeitura, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

Por fim, o art. 9º estabelece os locais onde é vedado o oferecimento do serviço e a circulação de motocicletas para a prestação do serviço de transporte individual de passageiros, bem como o embarque ou desembarque, tais como: i) corredores e faixas de ônibus; ii) vias de trânsito rápido; iii) na região do Minianel Viário de São Paulo; iv) na zona de máxima restrição de circulação de caminhões.

Sob o aspecto jurídico, o projeto reúne condições de prosseguir em tramitação.

No que tange ao aspecto formal, a proposição encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

A despeito da competência legislativa privativa da União para disciplinar o trânsito e transporte (art. 22, inciso XI, da Constituição Federal), os Municípios detêm a prerrogativa de legislar sobre assuntos de interesse local, de modo que a Carta Magna explicita dentre eles a organização dos serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo (art. 30, incisos I e V).

Com efeito, as orientações mais recentes do Supremo Tribunal Federal sobre o tema do transporte privado individual são no sentido de reconhecer a competência municipal para regulamentação, com destaque para o que ficou decidido, em sede de repercussão geral, no RE nº 1.054.110/SP (Rel. Min. Marco Aurélio, j. 09/05/2019, DJe de 06/09/2019). Nesse precedente, prevaleceram as teses (i) de que “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”; e (ii) de que a proibição ou restrição da atividade de transporte individual “é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência” (Tema 967).

Nesse sentido, de se observar ainda o quanto decidido pelo E. Supremo Tribunal Federal nos autos da medida cautelar na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 7.852, em face da Lei Estadual de São Paulo nº 18.156/2025, cujas razões de decidir colacionamos:

“Nossa SUPREMA CORTE estabeleceu os precedentes referidos pela Requerente — ADFP 449 (Rel. Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 8/5/2019) e RE 1.054.110 (Rel. Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 9/5/2019, Tema 967 da Repercussão Geral) — nos quais apreciada a controvérsia constitucional sobre legislações locais que pretenderam a restrição de serviços de transportes de passageiros por meio de aplicações digitais.

Prevaleceu o entendimento segundo o qual a competência para a regulação de transporte individual particular de passageiros, ainda que com fundamento no interesse público na proteção ao consumidor, mobilidade urbana e meio ambiente, não permite a proibição dessa atividade. Nesse sentido, as teses fixadas no julgamento do Tema 967:

1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; 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).

Essas referências legais e jurisprudenciais são perfeitamente aderentes ao caso em julgamento, que trata de regulação de transporte remunerado privado individual de passageiros, ou seja, “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, Lei 12.587/2012, na redação da Lei 13.640/2018).

...

Não se trata, conforme firmado naquele julgamento, de serviço público que legitime a sua sujeição a regime jurídico de direito administrativo, ou a atribuição de sua titularidade ao Poder Público, ainda que em regime de não exclusividade. Trata-se, ao meu ver, de necessidades sociais sendo supridas pela iniciativa de particulares, no exercício de sua liberdade de empreender em uma economia de mercado. A eventual submissão dessa realidade a um regime de autorização ou permissão pela Administração Pública esvaziaria a sua utilidade econômica. Certamente, sendo tema de utilidade pública, caberá ao Poder Público regulamentar os aspectos necessários para o correto atendimento de todos os interesses envolvidos, até o ponto em que isso não inviabilize o pleno exercício da liberdade pelos particulares.

...

Ainda que a própria lei federal tenha reservado aos Municípios a possibilidade de regulamentação e fiscalização dessa atividade, deve-se atentar, ainda em sede de cognição sumária, para a possível inconstitucionalidade formal da providência contida na Lei Estadual 18.156/2025, que subverte o esquema constitucional de divisão de competências ao atribuir aos Municípios a possibilidade de controlarem a oferta de transporte remunerado via aplicativos, por meio da exigência de prévia autorização, e ainda de virem a regulamentar esse serviço de forma incompatível com a legislação federal.

Já no aspecto material, sobre o tema dos “mototaxistas”, o ordenamento jurídico atual possui as seguintes balizas:

Há em vigor a Lei Federal nº 12.009 de 2009, que “regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço”, para o exercício da atividade laboral que se destina ao transporte de passageiros e a entrega de mercadorias.

Nos termos dos artigos 1º a 3º desta lei, para o exercício dessa profissão, é necessário que o profissional tenha completado 21 anos, possua o mínimo de dois anos de habilitação na categoria “A”, utilize colete de segurança com dispositivos retrorrefletivos, além de ser aprovado em curso especializado e regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) com uma reciclagem a cada cinco anos.

Importante mencionar que houve Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 4530) em face da Lei 12.009/2009, a qual foi julgada improcedente pelo Supremo Tribunal Federal em março de 2020, reconhecendo-se, portanto, a constitucionalidade da expressão “em transportes de passageiros, ‘mototaxista’”, presente no art. 1º da Lei 12.009/2009; do inciso II do art. 3º da Lei 12.009/2009; bem como a expressão “ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas”, constante do art. 5º da Lei 12.009/2009. Confira-se a ementa do referido julgado:

“RELATOR : MIN. EDSON FACHIN REQTE.(S) :PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA INTDO.(A/S) :PRESIDENTE DA REPÚBLICA INTDO.(A/S) :CONGRESSO NACIONAL ADV.(A/S) :ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO AM. CURIAE. :ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET ADV.(A/S) :SÁVIO DE FARIA CARAM ZUQUIM E OUTRO(A/S) AM. CURIAE. :FORÇA SINDICAL ADV.(A/S) :LEANDRO SANKARI DE CAMARGO ROSA E OUTRO(A/S) ADV.(A/S) :RUBENS CATIRCE JUNIOR AM. CURIAE. :FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS MOTOTAXISTAS E MOTOBOYS AUTÔNOMOS - FENAMOTO ADV.(A/S) :ALI NASSIF SARIEDINE JUNIOR E OUTRO(A/S) AM. CURIAE. :ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU ADV.(A/S) :CARLOS MÁRIO DA SILVA VELLOSO E OUTRO(A/S) EMENTA: CONSTITUCIONAL. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI 12.009/2009. REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE, POR MEIO DE MOTOCICLETA OU MOTONETA, DE MERCADORIAS (MOTO-FRETE) E DE PASSAGEIROS (MOTOTÁXI). DIREITO À SAÚDE. PROTEÇÃO INSUFICIENTE. ALEGAÇÃO. IMPROCEDÊNCIA. RAZOABILIDADE. PROPORCIONALIDADE. OBSERVÂNCIA.

AÇÃO DIRETA JULGADA IMPROCEDENTE. 1. A regulamentação do transporte de mercadorias e de pessoas em motocicletas propicia a fiscalização e o controle da exploração dessa atividade econômica, bem como confere maior segurança aos condutores e usuários dos serviços mediante a exigência de dispositivos de proteção e de determinadas condições para seu exercício. 2. Não procede a alegação de ofensa ao princípio da razoabilidade, haja vista que os requisitos previstos pela lei questionada aplicam-se tanto ao transporte de mercadorias como ao de passageiros, a teor da regulamentação promovida pela Resolução 356/2010 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. 3. Ação direta julgada improcedente.”

Da leitura do voto do Min. Edson Fachin, merecem destaque os seguintes trechos, que elucidam a fundamentação na qual se baseia a decisão pela manutenção dos mototaxistas:

“Conquanto inegável o dever de proteção, não é exclusivamente ao legislador ordinário que se dirige o conteúdo da obrigação estatal. Ao contrário, todos os órgãos do Estado devem enviar recursos na garantia da máxima efetividade dos direitos fundamentais. É verdade que a norma impugnada, Lei 12.009/2009, a pretexto de regulamentar o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, “motoboy”, apenas define, nos artigos apontados inconstitucionais, o conceito das atividades e os requisitos para exercê-la.

...

Também é verdadeiro que, em seu art. 8º, a Lei 12.009/2009 impõe ao Conselho Nacional de Trânsito a obrigação de regulamentar os serviços prestados por moto-frete, mas nada diz, especificamente, em relação às atividades desempenhadas por “mototaxista”. É possível que, em virtude da forma com que tramitou a legislação, a referência constante do art. 8º tenha sido incompleta, deixando de incluir a necessária regulamentação da atividade dos “mototaxistas”. Noutras palavras, se fosse apenas uma obrigação do legislador, talvez houvesse insuficiente proteção da atividade. Ocorre, porém, que o Conselho Nacional de Trânsito editou a Resolução n. 356, 2 de agosto de 2010, que “estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta

...

Ainda nesse contexto, foi editada a Resolução 350/2010 – CONTRAN, que disciplina o curso especializado obrigatório, destinado a profissionais em transporte remunerado de passageiros e de mercadorias, na forma exigida pelo art. 2º, III, da Lei impugnada.

...”

O curso mencionado pela Resolução 350/2010 – CONTRAN atualmente é regrado pela Resolução CONTRAN Nº 930 DE 28/03/2022. Nos termos do art. 2º, “o curso, na forma desta Resolução, será ministrado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou por órgãos, entidades e instituições por ele autorizados”.

A mencionada Resolução nº 356/2010 - CONTRAN foi revogada pela Resolução nº 943/2022 – CONTRAN, estabelecendo os requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta. Esta resolução reassegura a competência municipal para regulamentar o serviço de mototáxi, assim estabelecendo em seu art. 17:

Art. 17. Os Municípios que regulamentarem a prestação de serviços de mototáxi ou motofrete devem fazê-lo em legislação própria, atendendo, no mínimo, ao disposto nesta Resolução, podendo estabelecer normas complementares, conforme as peculiaridades locais, garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários dos serviços, na forma do disposto no art. 107 do CTB.

No que tange ao disciplinamento do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, vale mencionar, também, a Lei Federal nº 12.587/12 e a Lei Federal 13.640/18.

Dentro deste contexto, a legislação federal contempla duas modalidades de serviço remunerado de transporte de passageiro para a realização de viagens individualizadas, conforme art. 4º, incisos VIII e X, da Lei Federal nº 12.587/2012, alterada pela Lei Federal nº 13.640/2018:

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

I -;

.....

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

IX -;

X - *transporte remunerado privado individual de passageiros: 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. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)*

.....”

Depreende-se da modificação legislativa promovida pela Lei Federal nº 13.640/18 que, atualmente, existem duas formas de transporte individual de passageiros, uma delas considerada de caráter público, prestada de forma aberta, disponível a qualquer cidadão, outra considerada de caráter privado, não aberto ao público, disponível apenas para usuários previamente cadastrados em uma plataforma de comunicação em rede. Ou seja, o cadastro prévio é exigido pela Lei Federal para essa modalidade não aberta.

Por outro lado, cabe aos Municípios organizarem, disciplinarem e fiscalizarem esses serviços, a teor do art. 12 da mesma Lei Federal nº 12.587/12:

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

Especificamente no que tange ao adequado funcionamento do novo modal de transporte, o legislador federal outorgou aos Municípios e ao Distrito Federal o poder de regulamentá-lo e fiscalizá-lo, tendo estabelecido, porém, algumas diretrizes básicas nesse sentido, a fim de garantir a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço. É o que se extrai dos arts. 11-A e 11-B, a seguir transcritos:

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 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.

Verifica-se, pois, a plena competência legislativa do Município para regulamentar essa nova modalidade de transporte privado individual de passageiros, no exercício do seu poder de polícia e para posterior atuação administrativa do Poder Executivo.

A pretensão de regulamentar o serviço de mototaxistas na cidade de São Paulo também encontra respaldo no poder de polícia administrativa do Município, cuja definição encontra-se no art. 78, do Código Tributário Nacional:

Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. (grifamos)

Entende-se que o efetivo exercício do poder de polícia reclama, a princípio, medidas legislativas que servirão de base para uma futura atuação concreta da Administração nessa condição, razão pela qual é comum afirmar que a polícia administrativa se desdobra em uma competência legislativa e uma competência administrativa.

Hely Lopes Meirelles (Direito Municipal Brasileiro, 16ª edição, São Paulo: Malheiros, 2008, p. 516), ao lecionar sobre a polícia administrativa, na modalidade polícia das atividades urbanas em geral, ensina que:

Tal poder é inerente ao Município para a ordenação da vida urbana, nas suas exigências de segurança, higiene, sossego e bem-estar da coletividade. Por isso, a jurisprudência tem consagrado reiteradamente a validade de tal regulamentação e das respectivas sanções como legítima expressão do interesse local. (grifamos)

Por fim, releva notar que o Município de São Paulo já teve legislação visando proibir "a utilização de motocicletas para o transporte de passageiros (moto-táxi), bem como para o transporte de material inflamável ou que possa pôr em risco a segurança do munícipe" (Lei 16.901/2018).

Entretanto, o Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo, ao apreciar a constitucionalidade da referida Lei assim decidiu:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Município de São Paulo. Lei nº 16.901, de 05 de junho de 2018, que revoga a Lei nº 12.609, de 06 de maio de 1998 e altera a Lei nº 14.766, de 18 de junho de 2008, a fim de proibir "a utilização de motocicletas para o transporte de passageiros (moto-táxi), bem como para o transporte de material inflamável ou que possa pôr em risco a segurança do munícipe". PRELIMINAR DE CARÊNCIA DA AÇÃO. Alegação de que o controle abstrato de leis municipais somente pode ser exercido mediante confronto com a Constituição Estadual (art. 125, § 2º); e que, por isso, seria inadmissível invocar como paradigma constitucional, no caso, a disposição do artigo 22, incisos IX e XI, da Carta Federal, ainda que se argumente com a norma de regulamentação indireta do artigo 144 da Constituição Estadual. Rejeição. Regras de competência legislativa que traduzem verdadeiro instrumento de calibração do pacto federativo. Vale dizer, como normas centrais da Constituição Federal, "reproduzidas, ou não" na Constituição Estadual, "incidirão sobre a ordem local", assim como ocorre com aquelas que dispõem sobre a livre iniciativa e os valores sociais do trabalho, tudo por força do princípio da simetria, a fim de conservar o modelo federalista e os padrões estruturantes do Estado, daí a pertinência de utilização de dispositivos dessa natureza (centrais e estruturantes) no controle abstrato de normas municipais com base na norma remissiva do artigo 144 da Constituição Estadual. Preliminar afastada. Normas infraconstitucionais. Dispositivos que, na verdade, não foram indicados como parâmetro de controle, mas apenas para demonstrar que a União já exerceu sua competência legislativa privativa sobre a matéria; e que os entes federativos não podem dispor de forma contrária à legislação federal. Preliminar de carência da ação rejeitada também sob esse aspecto. MÉRITO. Alegação de ofensa ao princípio

do pacto federativo. Reconhecimento. Norma impugnada que não se restringiu a regulamentar questões de mobilidade urbana e segurança viária, mas, em plano bem mais abrangente, estabeleceu regramento próprio (inexistente no âmbito federal) para proibir o transporte privado de passageiros por meio de motocicleta, em evidente usurpação da competência privativa da União para legislar sobre diretrizes da política nacional de transporte (CF, art. 22, IX) e sobre trânsito e transporte (CF, artigo 22, XI). União que no exercício de sua competência legislativa privativa já editou a Lei nº 12.009/2009 (regulamentando o exercício das atividades de motofrete e mototaxista) e a Lei nº 12.587/2012 (dispondo sobre política nacional de mobilidade urbana). Assim, se a matéria tratada na lei impugnada já foi objeto de disciplina normativa (em nível nacional), com permissão expressa para o transporte privado de passageiros por motocicleta, nesse ponto sem lacunas ou espaços para complementações, não poderia o município proibir essa atividade, nem impor outras restrições (além daquelas constantes da legislação federal) para o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos, exatamente para garantir o mínimo de unidade normativa almejado pela Constituição Federal. Não se ignora que tal competência privativa é passível de delegação, ou seja, a União pode transferi-la total ou parcialmente para outro ente federativo, mas, como é sabido, tal é permitido somente em favor dos Estados (e não dos Municípios), e mesmo assim, apenas sobre questões específicas e com autorização de Lei Complementar (parágrafo único, do artigo 22 da Constituição Federal), o que não é o caso. Supremo Tribunal Federal, ademais, que já consolidou entendimento quanto à inconstitucionalidade lei municipal que invoca "o argumento do interesse local para restringir ou ampliar as determinações contidas em regramento de âmbito nacional" (RE nº 477.508-AgR/RS, Rel. Min. Ellen Gracie, j. 03/05/2011), sobretudo porque "a competência constitucional dos Municípios de legislar sobre interesse local não tem o alcance de estabelecer normas que a própria Constituição, na repartição das competências, atribui à União ou aos Estados" (RE nº 313060/SP, Rel. Min. Ellen Gracie, j. 29/11/2005). Conforme lição de Gilmar Ferreira Mendes, a atuação municipal, baseada no art. 30, II, da Constituição Federal, "há de respeitar as normas federais e estaduais existentes", porque a competência suplementar se exerce para regulamentação, "a fim de atender, com melhor precisão, aos interesses surgidos das particularidades locais". No mesmo sentido é o ensinamento de Alexandre de Moraes, para quem a competência suplementar dos municípios consiste "na autorização de regulamentar as normas legislativas federais ou estaduais, para ajustar sua execução a peculiaridades locais, sempre em concordância com aquelas e desde que presente o requisito primordial de fixação de competência desse ente federativo: interesse local". Não custa lembrar, ainda, que a Suprema Corte no julgamento do Recurso Extraordinário nº 1.054.110/SP, em sede de repercussão geral, firmou teses (publicadas no DJe de 06/09/2019) no sentido (i) de que "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"; e (ii) de que a proibição ou restrição da atividade de transporte individual "é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência" (Tema 967). Embora esse julgado esteja relacionado a transporte por motorista cadastrado em aplicativo, o fundamento da decisão (prestigiando a livre iniciativa e a livre concorrência e os parâmetros estabelecidos pela legislação federal) se ajusta perfeitamente ao caso em julgamento (que também envolve transporte privado individual de passageiros). Ação julgada procedente. (destacamos; TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 2110503-93.2019.8.26.0000; Relator (a): Ferreira Rodrigues; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 11/09/2019; Data de Registro: 13/09/2019)

Vê-se que os Tribunais pátrios corroboram a pretensão ora em estudo.

Trata-se, portanto, de iniciativa da competência do Legislativo Municipal, que versa sobre interesse público relativo à gestão das vias públicas, segurança viária municipal e mobilidade urbana, a ser tutelado sob o fundamento do latente interesse local, combinado com o poder de polícia do Município, razão pela qual poderá seguir em tramitação nesta Casa.

Não obstante todo o suporte fático-normativo ser favorável à propositura legislativa em comento, o já mencionado Tema 967 da Repercussão Geral do STF demanda sutil - porém necessária - modificação de seu texto: a supressão do inciso VI do seu art. 2º, dispositivo esse que previa a possibilidade de utilização de cobrança, pelo Município, de valor correspondente ao credenciamento da pessoa jurídico exploradora. Por tal razão, assim, apresenta-se o Substitutivo em comento, suprimindo referido dispositivo constante da versão original da propositura.

Ante o exposto, somos PELA LEGALIDADE, com Substitutivo.

Quanto ao mérito:

I - A Comissão de Administração Pública, quantos aos aspectos que deve analisar e levando-se em consideração que a proposição é de relevante interesse público, é favorável ao projeto de lei, inclusive o respectivo substitutivo;

II - A Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, no âmbito de sua competência, ressalta que o projeto se mostra essencial para incluir na esfera legal os transportes de passageiros desta modalidade, tão demandada no atual contexto da capital paulista, de forma que é favorável à aprovação favorável do projeto de lei, inclusive o respectivo substitutivo.

Quanto ao aspecto financeiro, a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, tendo em vista que a matéria não ofende os dispositivos da lei orçamentária, bem como está condizente com os referendos legais de conduta fiscal. Favorável, portanto, é o parecer ao projeto de lei, inclusive o respectivo substitutivo.

SUBSTITUTIVO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA, E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 1487/2025.

Disciplina o uso do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por meio de motocicletas.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Esta Lei disciplina o uso do viário urbano no Município de São Paulo para a exploração da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por meio de motocicleta.

Parágrafo único. Esta Lei se aplica a toda forma uso do viário urbano para a prestação de transporte remunerado por motocicleta, independentemente da nomenclatura utilizada e da existência, ou não, de intermediação, seja por plataforma tecnológica ou por qualquer outro meio.

Art. 2º O uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para a exploração da atividade prevista nesta Lei dependerá de prévio credenciamento da pessoa jurídica exploradora.

§ 1º Considera-se pessoa jurídica exploradora aquela que explora o serviço de transporte diretamente ou que atua na intermediação entre os condutores prestadores de serviço e os usuários, por meio de plataforma tecnológica ou outro instrumento.

§ 2º O credenciamento será concedido a pessoa jurídica que atenda aos seguintes requisitos básicos, sem prejuízo de outros previstos em regulamento:

I — Constituição sob a forma de sociedade empresária, com objeto social compatível com a exploração do serviço de transporte individual remunerado de passageiros ou sua intermediação;

II — Capital social registrado compatível com o escopo da exploração pretendida;

III — Regularidade cadastral e fiscal perante a Fazenda Pública;

IV — Contratação de Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros — APP emitido por veículo ou condutor registrado na plataforma, com cobertura para o passageiro, o condutor e terceiros com indenização mínima prevista em regulamento;

V — Aprovação de plano inicial para a instalação de pontos de descanso e estacionamento;

VI — Compromisso a prestar de transporte remunerado de passageiros única e exclusivamente por meio de motociclistas inscritos em cadastro municipal nos termos desta Lei e seu regulamento.

Art. 3º Regulamento disporá sobre o procedimento de credenciamento, bem como a documentação comprobatória a ser apresentada.

§ 1º Caberá ao Poder Executivo avaliar o atendimento aos requisitos de credenciamento no prazo de até 60 (sessenta) dias, contados da autuação completa do pedido.

§ 2º O Poder Executivo poderá solicitar complementação de documentos ou dados adicionais, fixando prazo para atendimento, durante o qual o prazo de análise ficará suspenso.

§ 3º O credenciamento terá validade de 1 (um) ano, contado da data do deferimento do pedido inicial.

Art. 4º O condutor deverá possuir prévio cadastro como condição para a exploração da atividade de transporte individual remunerado de passageiros no Município de São Paulo, nos termos desta Lei e de sua regulamentação.

§ 1ª Para obtenção do cadastro, a pessoa física interessada deverá atender às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, das resoluções do CONTRAN e aos seguintes requisitos, sem prejuízo de outros previstos em regulamento:

I— Idade mínima de 21 (vinte e um) anos;

II — Carteira Nacional de Habilitação na categoria "A" ou "AB", com no mínimo 2 (dois) anos de emissão e anotação de Exercício de Atividade Remunerada (EAR);

III — Aprovação em curso especializado para o transporte de passageiros em motocicletas, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

IV — Inexistência, nos 12 (doze) meses anteriores, da prática de infração de trânsito gravíssima;

V — Ausência de condenação pelos crimes descritos no artigo 329 do Código de Trânsito Brasileiro, por crime praticado contra a mulher por razões do sexo feminino, por crimes contra a dignidade sexual, assim definidos no Título VI do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal);

VI — Compromisso a prestar de transporte remunerado de passageiros única e exclusivamente por meio de pessoa jurídica exploradora;

VII — Inscrição como contribuinte regular no INSS.

VIII — Exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção.

§ 2ª Regulamento disporá sobre o procedimento de cadastro, bem como sobre a documentação a ser apresentada pelo interessado.

§ 3º O cadastro do condutor será gratuito para o condutor e deverá ser realizado antes do seu registro na plataforma da pessoa jurídica exploradora.

§ 4º O regulamento poderá estabelecer hipóteses de suspensão do cadastro do condutor por envolvimento em sinistros de trânsito, atingimento de número específico de pontos por transgressão ao CTB, entre outras hipóteses para a segurança viária e do passageiro.

Art. 5º Todas as motocicletas utilizadas na exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros deverão obter prévio Certificado de Segurança Veicular (CSV), devendo atender às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, das Resoluções do CONTRAN e aos seguintes requisitos:

I— Idade não superior a oito anos de fabricação, além de atendimento à quilometragem máxima de vida útil estabelecida pelo fabricante;

II — Registro na categoria "aluguel";

III — Potência mínima do motor entre 150 cm³ (cento e cinquenta centímetros cúbicos) e 400 cm³ (quatrocentos centímetros cúbicos), ou o equivalente no caso de motocicletas elétricas, admitida a fixação de limite máximo dentro desse intervalo em ato do Poder Executivo;

IV — Alças metálicas traseira e lateral destinadas ao apoio do passageiro;

V — Dispositivo de proteção para pernas e motor, fixado na estrutura do veículo, para casos de tombamento, conforme Resolução do CONTRAN, respeitadas as especificações do fabricante quanto à instalação;

VI — Dispositivo aparador de linha, fixado no guidão do veículo, conforme Resolução do CONTRAN;

VII — Enquadramento nos modelos previamente homologados pelo DTP;

VIII — Observância de níveis máximos de emissão sonora e de ruído, conforme especificações do fabricante e parâmetros definidos em regulamentação e nas normas ambientais aplicáveis;

IX — Aprovação na inspeção periódica nos termos da regulamentação do CONTRAN;

X — Atendimento a demais exigências relativas à segurança, conforto, higiene, identificação visual e conservação do veículo, conforme dispuser ato do Poder Executivo.

Art. 6º O Poder Executivo poderá solicitar inspeção veicular, complementação de documentos ou apresentação de informações adicionais, assinalando prazo para atendimento, durante o qual ficará suspenso o prazo para análise.

Art. 7º São obrigações dos condutores que atuam no transporte individual remunerado de passageiros por motocicleta, sem prejuízo dos requisitos previstos na legislação federal:

I — Disponibilizar aos passageiros capacete em bom estado de conservação homologado pelo INMETRO, além de touca descartável para uso pelo passageiro;

II — Portar o documento comprobatório de cadastro e o certificado de segurança da motocicleta, apresentando-os para consulta do usuário e das autoridades sempre que solicitado, ainda que em formato eletrônico;

III — Manter-se como contribuinte regular do INSS.

Art. 8º São deveres das pessoas jurídicas exploradoras para o oferecimento do serviço de que trata esta Lei no Município de São Paulo:

I — Permitir o oferecimento do serviço somente por motociclistas cadastrados e veículos certificados perante a Prefeitura de São Paulo, em situação ativa e regular;

II — Disponibilizar ao Poder Executivo os dados necessários à fiscalização do cumprimento desta Lei e seu regulamento, bem como demais dados requisitados para controle e regulação das políticas públicas de segurança viária e mobilidade urbana;

III — Exibir na plataforma, de forma ostensiva, a identificação do cadastro do condutor e o certificado de segurança do veículo;

IV — Assegurar e responsabilizar-se pelo cumprimento dos deveres dos condutores;

V — Permitir a vinculação de apenas um veículo por condutor, por vez, para o oferecimento do serviço no Município de São Paulo;

VI — Manter dispositivo limitador de velocidade no aplicativo, informando condutor e passageiro;

VII — Abster-se de publicidade ou divulgação que degrade ou difame o direito social ao transporte público;

VIII — Manter vigente, durante todo o período de operação, o seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP), nos termos desta Lei e de seu regulamento;

IX — Assegurar área de apoio e descanso aos condutores, nos termos do regulamento.

§ 1º O compartilhamento das informações para fiscalização poderá ocorrer em tempo real ou em periodicidade definida em regulamento, respeitando a anonimização dos dados pessoais quando aplicável.

§ 2º Não poderá ser invocada a confidencialidade de dados pessoais para obstar a fiscalização realizada pelo Poder Executivo.

§ 3º As pessoas jurídicas exploradoras credenciadas para este serviço ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários, contendo, no mínimo:

I - origem e destino da viagem;

II - tempo de duração e distância do trajeto;

III - tempo de espera para a chegada do veículo a origem da viagem;

IV - mapa do trajeto; V - itens do preço pago;

VI - avaliação do serviço prestado;

VII — identificação do condutor e do veículo utilizado;

VIII - outros dados solicitados pela Prefeitura necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana

IX - sinistralidade ocorrida com motociclistas ou passageiros quando logados às plataformas;

X - dados de telemetria que indiquem trechos de viário nos quais há prevalência de comportamentos de risco no trânsito, em especial excesso de velocidade e freadas bruscas

Art. 9º É vedado o oferecimento do serviço e a circulação de motocicletas para a prestação do serviço de transporte individual de passageiros, bem como o embarque e desembarque:

I — Em corredores e faixas exclusivas de ônibus;

II — Durante eventos adversos declarados, tais como chuva intensa, vendaval, baixa visibilidade e enchentes, nos termos de regulamento;

III — Em vias de trânsito rápido, conforme classificação do CONTRAN e do regulamento;

IV — Na região do Minianel Viário de São Paulo, instituído pela Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997;

V — Na Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC de caminhões;

§ 1º Em terminais e estações do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de São Paulo, o Poder Executivo definirá os pontos de embarque e desembarque de passageiros

§ 2º O Poder Executivo poderá definir perímetros ou vias de operação para oferecimento do serviço de que trata esta Lei, mediante metas objetivas e meios tecnológicos de acompanhamento, para assegurar a segurança viária e a preservação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros.

Art. 10. Regulamento estabelecerá deveres e proibições da pessoa jurídica exploradora e do condutor, observadas as diretrizes desta Lei.

Art. 11. O descumprimento desta Lei e de sua regulamentação sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

I — Advertência por escrito;

II — Multa;

III — Suspensão ou cassação do cadastro;

IV — Suspensão ou cassação do credenciamento.

§ 1º As penalidades serão aplicadas sem prejuízo do recolhimento ou remoção do veículo em condição irregular ou com condutor em situação irregular.

§ 2º O preço da operação de remoção, retenção e apreensão será fixado pelo Poder Executivo.

Art. 12. A pessoa jurídica exploradora que infringir esta Lei e sua regulamentação será aplicável multa escalonada em regulamento conforme o impacto à ordem urbanística e interesse público.

§ 1º O valor da multa será de, no mínimo, R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) e, no máximo, R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais).

§ 2º A multa poderá ser fixada por dia, caso a infração persista no tempo, respeitando o valor mínimo previsto no parágrafo anterior.

Art. 13. A fiscalização e aplicação das sanções às pessoas jurídicas exploradores e condutores seguirão o procedimento previsto em lei e regulamento do Poder Executivo, assegurados o contraditório e ampla defesa.

Art. 14. Os valores previstos nesta Lei serão atualizados anualmente em fevereiro, conforme a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), relativo ao ano exercício imediatamente anterior.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões Reunidas, 04/12/2025.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

Ver. DR. MILTON FERREIRA (PODE)

Ver.^a SANDRA SANTANA (MDB)

Ver. SANSÃO PEREIRA (REPUBLICANOS)

Ver. SILVÃO LEITE (UNIÃO)

Ver. ALESSANDRO GUEDES (PT) - contrário

Ver.^a JANAINA PASCHOAL (PP) - contrário

Ver. LUCAS PAVANATO (PL) - contrário

Ver. SILVIA DA BANCADA FEMINISTA (PSOL) - contrário

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Ver. DANILO DO POSTO DE SAÚDE (PODE)

Ver. EDIR SALES (PSD)

Ver. SARGENTO NANTES (PP)

Ver. ZOE MARTÍNEZ (PL)

Ver. JOÃO ANANIAS (PT) - contrário

Ver. PROFESSOR TONINHO VESPOLI (PSOL) - contrário

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

Ver. GILBERTO NASCIMENTO (PL)

Ver. KENJI ITO (PODE)

Ver. PAULO FRANGE (MDB)

Ver. RENATA FALZONI (PSB)

Ver. SENIVAL MOURA (PT) - contrário

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Ver. ANA CAROLINA OLIVEIRA (PODE)

Ver. DRA. SANDRA TADEU (PL)

Ver. MAJOR PALUMBO (PP)

Ver. MARCELO MESSIAS (MDB)

Ver. SILVINHO LEITE (UNIÃO)

Ver. DHEISON SILVA (PT) - contrário

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 08/12/2025, p. 670.

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.