CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0031/25.

Trata-se de Projeto de Lei, de autoria do Nobre Vereador Marcelo Messias, que proíbe no Município de São Paulo a prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros com o uso de motocicleta (moto táxi) até que os índices de mortalidade no trânsito atinjam as metas estabelecidas pela cidade, em seu Programa de Metas.

Sob o estrito aspecto da legalidade, o projeto reúne condições de prosseguir em tramitação.

No que tange ao aspecto formal, a propositura encontra fundamento no art. 37, caput, da Lei Orgânica de São Paulo, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos cidadãos, não se tratando na hipótese de matéria de iniciativa privativa do Prefeito.

Ademais, a proposta insere-se no âmbito da competência municipal para legislar sobre assuntos predominantemente locais, com fundamento no art. 30, I, da Constituição Federal, e art. 13, I, da Lei Orgânica Municipal, e encontra seu fundamento, dentre outros, no poder de polícia administrativa do Município, conforme veremos a seguir.

Segundo dispõe o art. 78 do Código Tributário Nacional:

> *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 tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.*

Hely Lopes Meirelles, ao comentar sobre a polícia administrativa das atividades urbanas, 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*

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

respectivas sanções como legítima expressão do interesse local" (*in* "Direito Municipal Brasileiro", 6ª edição, Malheiros Ed., pág. 363).

Vale salientar, também que, 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).

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

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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. :FORCA 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

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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 envidar 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.

..."

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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;

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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.

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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.

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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,**

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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.

Diante disso, entendemos que, apesar do Município não poder simplesmente proibir indistintamente as atividades de Moto Táxi em seu território, ele pode (e deve) sim regulamentar essas atividades através de seu Poder de Polícia. E é exatamente isso que pretende o presente projeto de lei: **regulamentar** que tal atividade será exercida assim que os índices de mortalidade no trânsito atinjam as metas estabelecidas pela cidade.

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

O art. 160, I e III, da Lei Orgânica, por sua vez, estabelece que o Poder Municipal disciplinará as atividades econômicas desenvolvidas em seu território, cabendo-lhe, quanto aos estabelecimentos comerciais, industriais, de serviços e similares, dentre outras atribuições, fiscalizar as suas atividades de maneira a garantir que não se tornem prejudiciais ao bem estar da população.

Assim, em relação ao comando direcionado às pessoas jurídicas de direito privado, a propositura encontra-se amparada no poder de polícia urbana e gerência da ordem econômica local.

Destarte, o projeto está em sintonia com o ordenamento jurídico, cabendo às comissões de mérito competentes a análise acerca da conveniência da propositura.

A aprovação do presente projeto de lei depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Câmara Municipal, nos termos do art. 40, § 3º, XII da Lei Orgânica do Município, tendo em vista ser necessário que o Poder Público esteja em constante observância ao Programa de Metas do Município.

Ante o exposto, somos **PELA LEGALIDADE**, na forma do Substitutivo a seguir apresentado, com vistas a remover a aplicação da penalidade pecuniária ao motorista, bem como ajustar o seu valor para imposição à empresa gerenciadora do aplicativo a que o motorista estiver vinculado:

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0031/2025.

Disciplina o transporte remunerado de passageiros em âmbito local, para proibir a operação na modalidade "moto táxi" até que os índices de mortalidade no trânsito atinjam, no máximo, 4,5 por cem (100) mil habitantes'.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica proibida no Município de São Paulo a prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros com o uso de motocicleta (moto táxi) até que os índices de mortalidade no transitam atinjam as metas estabelecidas pela cidade, em seu Programa de Metas.

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

§1º O descumprimento do disposto nesta Lei importará na aplicação de multa no valor de R$3.000,00 (três mil reais) à empresa gerenciadora do aplicativo a que o motorista estiver vinculado, bem como a apreensão do veículo para regularização.

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

§3º Na hipótese de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em

Matéria RELCOM 397/2025. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 22/04/2025. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=624632.