

**PROJETO DE LEI ____/2025**

Dispõe sobre a regulação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros e de frete prestados por empresas que operam por meio de aplicativo no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a regulação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros e de frete prestados por empresas que operam por meio de aplicativo ou por cooperativas no município de São Paulo e dá outras providências, em complementaridade à regulação proposta pela Lei Federal 13.640 de 2018 e pela Lei Federal 12.009 de 2009.

§ 1º Os serviços citados no caput incluem transporte de passageiros por automóvel e motocicleta e frete por automóvel, bicicleta e motocicleta.

§ 2º O serviço poderá ser prestado por condutores individuais ou organizados sob a forma de cooperativa, desde que devidamente cadastradas conforme disposto no Art. 5º.

Art. 2º Para fins desta Lei, considera-se:

I - Condutor - toda pessoa habilitada que conduz os veículos de prestação do serviço de transporte de passageiros ou de frete, seja automóvel ou motocicleta;

II - Usuários - pessoa física que, por meio de plataforma digital, solicita ou utiliza os serviços de transporte ou frete por aplicativo;

III - Empresas credenciadas - operadoras de tecnologia credenciadas junto ao Poder Executivo Municipal, que sejam responsáveis pela realização do serviço e mediação das relações entre seus condutores e os seus usuários;

IV - Frete - modalidade de coleta e transporte de mercadorias, bens ou volumes, mediante contratação do serviço de entrega via plataforma digital pelo usuário.



Parágrafo único. Para fins desta lei, a definição prevista no inciso IV não se aplicará a serviços de carga, assim entendido como compra de bens por plataforma digital, apenas a se aplicando a pedidos de entrega ou transporte solicitados por aplicativo.

Art. 3º A regulamentação do serviço ao qual se refere o art. 1º reger-se-á pelos seguintes princípios:

I - Bem-Estar dos Profissionais: garantia de condições adequadas de trabalho aos condutores, promovendo a valorização destes e assegurando-lhes suporte para o desempenho seguro e digno de suas funções;

II - Segurança Viária: implementação de ações e infraestruturas que visem a redução de riscos no trânsito, garantindo a segurança de condutores, passageiros e demais cidadãos, mediante ações voltadas à melhoria da infraestrutura viária e à adoção de medidas preventivas e educativas;

III - Proteção ao Transporte Público: ampliação da eficiência e universalidade do transporte coletivo, de forma a preservar o equilíbrio do sistema público de mobilidade urbana e evitar impactos negativos na sua sustentabilidade;

IV - Transparência: clareza e compartilhamento de informações relevantes, permitindo o monitoramento dos impactos da atividade sobre a mobilidade urbana, garantindo a proteção dos direitos dos usuários e trabalhadores, o controle social e a avaliação da pertinência da manutenção do serviço;

V - Proteção ao Sistema Público de Saúde: estabelecimento de mecanismos que assegurem a mitigação dos impactos sobre o sistema público de saúde, promovendo medidas preventivas e de compensação adequadas;

VI - Responsabilização dos Atores Envolvidos: as empresas e o poder público são os responsáveis pelo bom provimento do serviço, bem como os entes capazes de conseguirem garanti-los;

VII - Interesse Local da Mobilidade: competência do poder público para regular os impactos no trânsito, no transporte, na segurança viária e no meio ambiente.



Capítulo I

Dos requisitos para o exercício dos serviços

Art. 4º Para o exercício dos serviços definidos nesta lei, o condutor deverá:

- I - no caso de transporte de passageiros, ter, no mínimo, vinte e um anos de idade e possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) há, no mínimo, 2 (dois) anos;
- II - no caso de frete, possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) definitiva;
- III - ser aprovado em curso presencial e especializado para transporte de passageiros e de frete, oferecido gratuitamente pelo Detran, ou outro órgão acreditado, nos termos da regulamentação da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran);
- IV - no caso dos motociclistas, estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos e de alças para apoio do passageiro.

Art. 5º Os veículos utilizados nos serviços de transportes de passageiros e de frete deverão atender aos seguintes requisitos:

- I - no caso de transporte de passageiros, possuir, no máximo, 10 (dez) anos de fabricação;
- II - estar em conformidade com as normas de segurança e manutenção estabelecidas pelo CONTRAN;
- III - no caso de motocicletas, possuir dispositivo de segurança disponível como proteção para pernas e motor fixado em sua estrutura;
- IV - no caso dos automóveis, possuir cinto de segurança visível e disponível ao passageiro;

Parágrafo único. Os veículos que prestem o serviço de transporte de passageiros por motocicleta devem dispor ainda de:

- I - dispositivo aparador de linha, fixado no guidon do veículo;



II - alças metálicas para apoio do passageiro;

III - dispositivos retrorrefletivos nas laterais e na parte traseira do veículo;

IV - apoio adequado para os pés das passageiros.

Capítulo II

Das obrigações das empresas

Art. 6º As empresas às quais se refere o art. 1º só poderão atuar se estiverem devidamente cadastradas junto ao órgão competente do Poder Executivo Municipal.

Art. 7º As empresas deverão:

I - Manter cadastro atualizado dos condutores em operação e inativos;

II - Assegurar que os condutores atendam aos requisitos estabelecidos nesta lei;

III – Fornecer uma plataforma de comunicação eficiente para o monitoramento do serviço em tempo real, garantindo a segurança para condutores e, quando houver, passageiros;

IV - Manter um dispositivo de alerta para transgressão do limite de velocidade no aplicativo, de modo a informar o condutor e o passageiro;

V – Manter um canal de denúncias no aplicativo, aberto e acessível, onde o passageiro possa relatar eventuais excessos ou condução perigosa;

VI - Implementar mecanismos de controle e fiscalização do serviço prestado, garantindo a qualidade e a segurança para os usuários e condutores;

VII - comunicar ocorrências envolvendo os condutores, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas contadas da ocorrência, incluindo os afastamentos e óbitos decorrentes de acidentes;

VIII - Fornecer gratuitamente aos condutores que prestem os serviços de transporte por meio de motocicletas os equipamentos citados nos artigos 4º e 5º, além de capacetes e toucas



descartáveis para os condutores e passageiros, também a título gratuito;

IX - Fornecer aos condutores formação sobre o uso das ferramentas tecnológicas para prestação do serviço;

X - Caso prestem o serviço de transporte por meio de motocicletas, condicionar o uso do aplicativo por passageiros à visualização de mídias instrutivas sobre como andar de moto na garupa de forma segura e colaborativa com o piloto;

XI - Dar plena transparência às regras específicas adotadas para entregas realizadas por bicicleta.

Art. 8º As empresas deverão contratar Seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros e aos Condutores, cobrindo:

I - Os custos médicos, hospitalares e ambulatoriais em casos de sinistro durante o serviço;

II - Indenização por invalidez permanente ou morte decorrente de sinistro durante a prestação do serviço;

III - Indenização por lucro cessante pelo período que o condutor ou o passageiro ficarem impossibilitados de trabalhar decorrente de lesões causadas por sinistro durante a prestação de serviço.

Parágrafo único. As empresas deverão informar, de forma clara e acessível, os termos do seguro oferecido aos condutores e passageiros.

Art. 9º Fica autorizado o Poder Executivo Municipal a regulamentar as condições para a contratação de um seguro dos veículos empregados na prestação do serviço, com coparticipação dos condutores para a adequada divisão das responsabilidades e atribuições para sua aplicação apenas durante a utilização em serviço.

Art. 10. Fica o Poder Executivo Municipal responsável por instituir os valores mínimos, atualizados anualmente, a título de remuneração aos condutores para cada um dos serviços de transporte de passageiros e frete.

§1º - Nos termos da Lei Federal nº 12.436 de 2011, ficam vedadas às empresas quaisquer formas de bonificação ou desconto dos condutores ou usuários que estimulem o aumento de velocidade



ou de corridas por período, devendo as bonificações se restringirem a tempo de trabalho ou qualidade do serviço.

§2º - Na composição da remuneração, as empresas deverão incluir as regulamentações e resoluções federais sobre adicionais de periculosidade.

§3º - A remuneração do condutor deve ser calculada de forma a considerar os custos e equipamentos dos condutores e evitar jornadas excessivas de trabalho.

Art. 11. Para fins de atendimento às atribuições de fiscalização e monitoramento da política de mobilidade, previstas nos Artigos 21 e 22 da Lei Federal 12.587 de 2012, as empresas credenciadas ficam obrigadas a abrir e compartilhar com o Poder Executivo Municipal os dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida, por ambas as partes, a anonimização dos dados para assegurar a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários, contendo no mínimo:

I - origem e destino da viagem, com mapa e duração do trajeto;

II - itens do preço pago;

III - avaliação do serviço prestado;

IV - identificação do condutor e do veículo utilizado;

V - número de sinistros ocorridos com condutores e passageiros;

VI - outros dados solicitados pelo poder público, necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

§1º - As empresas poderão disponibilizar ao Poder Executivo Municipal, sem ônus para a Administração Municipal, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes.

§2º - Em caso de abertura dos dados agregados citados, consolidados ou estatísticos, por motivo de transparência ativa do poder público, devem ser observadas as disposições de proteção de dados pessoais previstas na Lei Federal 13.709 de 2018.



§3º - Fica o Poder Executivo Municipal proibido de autuar condutores por infração percebida a partir dos dados previstos no caput, conforme disposto na Lei Federal 9.503 de 1997.

Art. 12. As empresas ficam proibidas de realizar publicidade ou qualquer divulgação pública que degrade ou difame o direito social dos cidadãos ao transporte público.

Capítulo III

das obrigações do Poder Público

Art. 13. - O Poder Executivo Municipal deverá adotar as ações necessárias para que os serviços de transporte que operam por meio de aplicativo não prejudiquem o atendimento e a universalidade do transporte coletivo, com a adoção de níveis de serviço mínimos nos bairros e implantação de política tarifária acessível e universalizante.

Art. 14. - Para o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicleta, o Poder Executivo Municipal deverá definir perímetros de operação do serviço evitando a concorrência com as redes de transporte coletivo e a operação nas vias expressas estruturais de velocidades mais altas.

§ 1º Dentre as vias expressas estruturais citadas no caput, o poder público poderá limitar a operação do serviço, no máximo, nas vias classificadas como N1 na Lei 16.050 de 2014.

§ 2º A implantação do serviço na cidade de São Paulo deverá começar de forma gradativa, seguindo definições temporárias de perímetros de operação conforme determinação do Poder Executivo Municipal, vedada a prestação de serviço de transporte de passageiros por motocicleta intermediada por aplicativos no centro expandido.

Art. 15. Os projetos e ações de segurança viária deverão garantir a segurança dos condutores, com equipamentos e infraestruturas que reduzam suas velocidades e incentivem comportamentos mais seguros.

§1º - Para o cumprimento dos objetivos previstos no *caput*, o Poder Executivo Municipal deverá realizar a implantação de infraestruturas de segurança viária para os perímetros de operação



dos serviços, buscando a efetiva redução de velocidade, tais como faixas elevadas, redutores de velocidade, frente seguras e outras infraestruturas.

§2º Fica autorizada a prefeitura a criar programas de promoção e apoio ao uso de meios de transportes mais sustentáveis nas entregas, com o uso de bicicleta

Art. 16. Os condutores disporão de pontos de apoio 24 (vinte e quatro) horas destinados aos prestadores de serviço.

§ 1º - Os espaços para a construção dos pontos de apoio deverão ser providos pelo Poder Executivo Municipal, contemplando todas as regiões da cidade, e terão a operação e manutenção realizadas pelas empresas.

§ 2º Os pontos de apoio deverão contar com:

I - sanitários com chuveiros individuais;

II - área para alimentação com aparelho de microondas e geladeira em funcionamento ;

III - área para descanso dos trabalhadores, com acesso gratuito à internet e a pontos de recarga de celular;

IV - estacionamento para veículos.

Art. 17. Fica instituído o Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV para acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas determinados nesta lei.

Art. 18. São membros do Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV os representantes da:

I - Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana - SETRAM, que o presidirá;

II - Secretaria de Governo Municipal;

III - Secretaria Municipal da Fazenda;

IV - Secretaria Municipal das Subprefeituras;

V - Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras;

VI - Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento;



VII - Secretaria Municipal da Saúde;

VIII - Um representante das empresas de transportes de passageiros;

IX - Um representante das empresas de transportes de frete;

X - Um representante dos motoristas de transportes de passageiros;

XI - Um representante dos motociclistas de transportes de passageiros;

XII - Um representante dos condutores de transportes de frete;

§ 1º Os membros do CMUV serão designados por portaria do Secretário Executivo de Transporte e Mobilidade Urbana;

§ 2º Os representantes a que se referem os incisos X, XI e XII serão designados após indicação consensuada realizada pelas entidades e associações representativas da categoria;

§ 3º O executivo regulamentará as atribuições, deliberações, frequência, organização e protocolos de transparência e participação do Comitê.

Capítulo IV

das disposições finais

Art. 19. O trabalhador dos serviços de frete ficará desobrigado a adentrar às dependências do local para conclusão do serviço, podendo realizar a entrega na portaria do edifício ou condomínio.

Parágrafo único. A portaria citada no caput compreende o limite físico de acesso ao endereço de entrega, incluindo guaritas, halls de entrada ou áreas comuns imediatamente adjacentes.

Art. 20. O descumprimento por parte das empresas às obrigações que determina o Capítulo II desta lei, sujeitará os infratores a penalidades a serem regulamentadas pelo Poder Executivo Municipal, contendo:

I - advertência, na primeira infração;



II - em caso de reincidência, multa e suspensão do cadastro junto ao poder público por até 30 (trinta) dias;

III - perda do cadastro administrativo e inabilitação para operar.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal poderá utilizar o dispositivo previsto no Art. 6º inciso V para monitorar o volume de alertas por empresas e definir a criação de programas de reforço das condições e instruções de segurança.

Art. 21. Fica autorizada a operação do serviço por meio de cooperativas ou associações comunitárias.

Parágrafo único - O Poder Executivo Municipal regulamentará a forma como as cooperativas e associações poderão se adequar ao disposto no capítulo II desta lei, com possível dispensa de alguns instrumentos.

Art. 22. Esta lei será regulamentada no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 23. As despesas decorrentes da execução desta Lei ocorrerão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 24. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 29 de maio de 2025 .



JUSTIFICATIVA

Nos últimos anos, os aplicativos de transporte individual remunerado de passageiros e entrega de comida alteraram significativamente a forma como as pessoas se deslocam e consomem bens e serviços. Apesar dos avanços tecnológicos, a realidade dos trabalhadores dessas plataformas levanta importantes questões sobre direitos e condições laborais.

Com a crescente “plataformização” do trabalho, muitas pessoas encontraram nesses aplicativos uma oportunidade de trabalho bastante flexível, sem vínculos formais. Condutores e entregadores podem definir os seus próprios horários e atuar conforme a sua disponibilidade. Contudo, essa autonomia esconde desafios significativos, pois o que à primeira vista parece uma vantagem, na verdade se traduz na precarização das condições de emprego e expõe a população a situação de fragilidade social enquanto os lucros dessas empresas avançam exponencialmente.

A ausência de garantias como taxas mínimas, seguro de acidentes pessoais aos condutores e passageiros, cobertura do pagamento dos custos médicos, hospitalares e ambulatoriais em caso de sinistro no trânsito durante o serviço, deixa os trabalhadores à mercê da própria sorte. As variações da demanda, das taxas estabelecidas e a incerteza sobre a programação de distribuição de serviços pelas empresas frequentemente reduzem os valores pagos por corrida ou entrega.

Muitos motoristas e entregadores são submetidos a jornadas exaustivas para obter uma renda minimamente digna, enfrentando ainda custos elevados, como manutenção dos veículos, combustível e taxas cobradas pelas próprias plataformas. Esse cenário evidencia a necessidade urgente de regulamentação da atividade, garantindo um equilíbrio entre a inovação tecnológica, segurança viária, aumento da oferta e qualidade no transporte público, assim como a proteção social e econômica dos trabalhadores e usuários.

Diante dos avanços tecnológicos e do atual cenário é preciso que se discuta uma regulamentação que implemente normas que assegurem direitos básicos a esses profissionais, como remuneração justa, segurança no trabalho e acesso a benefícios sociais.

Além da precarização do trabalho, pela pressão que é imposta aos trabalhadores e falta de políticas públicas adequadas, os condutores são expostos a um alto nível de insegurança viária.



Além de campanhas convencionais de comunicação é importante que esta nova realidade imponha à prefeitura ações muito mais práticas e efetivas de segurança viária, com implantação de infraestruturas que induzam comportamentos adequados, imposição de limites de velocidades ainda mais rigorosos na execução dos trabalhos e projetos de fiscalização amplos e constantes.

Em outro aspecto, como o transporte individual não possui alta capacidade de carregamento de passageiros não é viável que este serviço seja estrutural na mobilidade da cidade. Assim, é fundamental que estes serviços não prejudiquem de qualquer forma o transporte coletivo convencional na cidade. A prefeitura deve então rever o atual cenário de redução dos serviços e horários de transporte coletivo, adotar as inovações previstas no contrato com as concessionárias de ônibus e ainda não adotadas - como a remuneração por custo e qualidade - e adotar padrões de serviços e de cobertura que atendam ao direito ao transporte das pessoas e cumpram a função urbana esperada dos serviços de ônibus.

As ações de segurança viária e transporte coletivo são atividades discricionárias do poder executivo, mas o atual projeto buscou definir diretrizes claras para a melhoria do paradigma de serviço e infra estruturas oferecidas à população nos dois temas. Da mesma forma, é importante que a prefeitura seja bastante rigorosa e embasada na definição dos perímetros de operação dos serviços de transporte de passageiros por moto, para conseguir uma adoção gradual e segura do serviço.

Por fim, por se tratar de um serviço que impacta diretamente tantos aspectos da qualidade de vida urbana, bem como da saúde de tantas pessoas, e, por outro lado, ter uma produção tão significativa de dados pelos aplicativos tecnológicos envolvidos, é necessário que todo o serviço seja fundamentado numa total transparência e abertura dos dados envolvidos nas viagens e na prestação do serviço.

É fundamental que haja um esforço conjunto entre legisladores, executivo, trabalhadores e sociedade civil para estabelecer um modelo de funcionamento equilibrado. O avanço da tecnologia não pode ser sinônimo de retrocesso nos direitos trabalhistas. Assim, regulamentar as atividades dos aplicativos de transporte individual remunerado por carro, moto e entrega é um passo essencial para garantir que a modernização dos serviços ocorra de maneira ética, segura e sustentável para todos os envolvidos.



Portanto, a apresentação do presente projeto de lei visa debater os princípios norteadores dessa atividade, requisitos para a atividade, obrigação das empresas e poder público, garantindo mais segurança para o usuário, e direitos e renda para o trabalhador.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

LISTA DE MÚLTIPLAS ASSINATURAS PL 620/2025

Autores

Ver. LUNA ZARATTINI (PT) em 29/05/2025
Ver. JOÃO ANANIAS (PT) em 29/05/2025
Ver. DHEISON SILVA (PT) em 29/05/2025
Ver. PROFESSOR TONINHO VESPOLI (PSOL) em 29/05/2025
Ver. HÉLIO RODRIGUES (PT) em 29/05/2025
Ver. CELSO GIANNAZI (PSOL) em 29/05/2025
Ver. KEIT LIMA (PSOL) em 29/05/2025
Ver. AMANDA PASCHOAL (PSOL) em 29/05/2025
Ver. LUANA ALVES (PSOL) em 29/05/2025
Ver. NABIL BONDUKI (PT) em 29/05/2025
Ver. SILVIA DA BANCADA FEMINISTA (PSOL) em 29/05/2025
Ver. JAIR TATTO (PT) em 29/05/2025