autuado por Anderson Rogério de Souza em 03/12/2025 15:37:53.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
RELATÓRIO

SUBCOMISSÃO da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, temporária, 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.

SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

COMPONENTES:

PRESIDENTE	Renata Falzoni	PSB
VICE-PRESIDENTE	Kenji Ito	PODEMOS
RELATOR	Paulo Frange	MDB
MEMBROS	Carlos Alberto Bezerra Jr	PSD
	Gilberto Nascimento	PL
	Pastora Sandra Alves	UNIÃO
	Senival Moura	PT

São Paulo
2025

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

autuado por Anderson Rogério de Souza em 03/12/2025 15:37:53.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CRIAÇÃO DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

Data do Requerimento: 13/03/2025

Data da aprovação: 19/03/2025, com 6 votos a favor e um vereador não presente.

O **REQUERIMENTO 01/2025,** apresentado na Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica e de autoria da Vereadora Renata Falzoni, para a criação de uma Subcomissão Temporária 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.

O Requerimento é fundamentado em uma série de considerações, à época do protocolo, que se consubstancia em:

Suspensão Municipal e Ações das Empresas:

- O Decreto Municipal nº 62.144/2023 suspende temporariamente a utilização de motocicletas para transporte remunerado de passageiros por aplicativo em São Paulo.
- As empresas 99 e Uber iniciaram o serviço ("99 Moto" e similar), mas foram suspensas por decisão judicial em 27/01/2025.
- Houve apreensão de motocicletas durante a prestação do serviço.

Disputas Judiciais em Andamento:

- A 99 impetrou um mandado de segurança, julgado procedente em primeira instância (pendente de apelação), alegando que o município extrapolou sua competência ao restringir a operação.
- O Município de São Paulo propôs Ação Civil Pública contra a 99 (e estendida à Uber), alegando contrariedade ao Decreto e riscos à segurança viária. Em Agravo de Instrumento, foi concedido efeito ativo para suspender o serviço da 99 e da Uber.
- Existe uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) visando a declaração de inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023, com parecer favorável da Procuradoria Geral de Justiça.

Dados e Debates:

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Houve um aumento de 20,6% nas mortes por sinistros de trânsito envolvendo motocicletas em 2023-2024 (Infosiga).
- Existem diversos Projetos de Lei protocolados na CMSP, tanto para proibir quanto para regulamentar o serviço.
- Um debate na CMSP reuniu os motociclistas que prestam serviço de transporte individual de passageiros (que pedem direitos trabalhistas e garantias), empresas e associações (que defendem a regulamentação).
- Pesquisas (Instituto Locomotiva) indicam que 73% das mulheres de baixa renda veem a moto por aplicativo como alternativa de maior segurança em seus trajetos.
- Dados da AMOBITEC/FGV (2023) apontam o potencial econômico do serviço, como geração de 114 mil empregos e R$ 2 bilhões de renda no país, e o potencial de gerar 11 mil empregos no Estado de São Paulo.

A Vereadora Renata Falzoni, teve aprovada a **criação de uma Subcomissão Temporária** na Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, composta por **7 membros (todos da Comissão), com prazo de 120 dias (prorrogáveis**), para estudar, analisar e discutir a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por moto por aplicativo em São Paulo, incluindo na análise os projetos de lei já apresentados sobre o tema. E ao final, apresentar um trabalho técnico que auxilie a Comissão no trâmite e eventual consolidação dos projetos de lei.

INSTALAÇÃO

Data da Instalação: 02/04/20225

Vereadores Presentes: Gilberto Nascimento, Kenji Ito, Pastora Sandra Alves, Paulo Frange, Renata Falzoni, e Senival Moura.

ELEIÇÃO DA MESA DIRETORA DA SUBCOMISSÃO:

- Eleição de **PRESIDENTE:**
  - RENATA FALZONI (indicada por Senival Moura).

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Resultado: Eleita por unanimidade (6 votos). O vereador Senival Moura conduziu a votação.

- Eleição de **VICE-PRESIDENTE:**
  - KENJI ITO (indicado por Gilberto Nascimento).
  - Resultado: Eleito por unanimidade (6 votos).
- Eleição de **RELATOR:**
  - PAULO FRANGE (indicado por Senival Moura).
  - Resultado: Eleito por unanimidade (6 votos).

DAS REUNIÕES ORDINÁRIAS

Frequência: quinzenal alterada para semanal, em REQUERIMENTO Nº41, de 11/06/2025, da presidente RENATA FALZONI, aprovado em reunião extraordinária de 13/08/2025.

OBJETIVO

Os princípios norteadores dos trabalhos foram a abertura da Subcomissão para as contribuições dos diversos setores envolvidos na prestação desse serviço, da área de pesquisa e produção acadêmica, da área de saúde, mais precisamente das consequências de lesões e mortes causadas por sinistros no transporte de passageiros por motocicleta.

Os trabalhos da Comissão perduraram pelo período de 02/04/2025 a 03/12/2025, oportunidade em que foram realizadas: 16 reuniões ordinárias, 2 reuniões extraordinárias, 2 audiências públicas e 42 oitivas de técnicos da área de trânsito, transporte e mobilidade urbana, saúde, assistência social, representantes de entidades de condutores e de empresas que operam aplicativos desses serviços e agentes públicos de prefeituras onde o serviço está regulamentado.

O relatório dos trabalhos desenvolvidos por esta Subcomissão objetiva contribuir para o debate, subsidiar o processo legislativo que trata de propostas que estão em trâmite nesta Câmara Municipal, e estabelecer diálogo com o Poder Executivo Municipal. Em uma cidade como São Paulo, onde os gestores públicos lutam diariamente para diminuir as estatísticas de morte no trânsito, a regulamentação da utilização de motocicletas na prestação do serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros, é um desafio que envolve

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

assegurar a integridade de condutores e usuários e evitar o aumento do número de sinistros.

Nos limites de sua competência legislativa, o Município deverá aprovar um conjunto de regras de funcionamento desse serviço e de sua integração com as demais modalidades de transporte público e privado.

Entender as competências legislativas dos diversos entes da Federação na regulamentação do serviço, em face dos riscos de sinistro e da liberdade de atividade econômica assegurada na carta constitucional, foi um dos aspectos analisados por esta Subcomissão.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

autuado por Anderson Rogério de Souza em 03/12/2025 15:37:53.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

METODOLOGIA DE TRABALHO

A metodologia de trabalho da **SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA** foi baseada em **GRUPO ESTRUTURADO DE TRABALHO**, composto pelos assessores dos vereadores e técnicos do legislativo, com reuniões de trabalho, reuniões ordinárias e extraordinárias; a princípio, quinzenais e, a partir de 13/08/2025, passaram a ser semanais, com duração média de 2 horas de discussão:

1) Com a prioridade inicial da **Revisão Bibliográfica Sistemática**, onde cada membro da Subcomissão foi responsável por mapear e resumir artigos-chave;

2) Discussão e Análise Temática, utilizando a técnica de *brainstorming* e diálogos sucessivos para construir o referencial teórico;

3) Após a análise preliminar dos documentos, foi elaborado um cronograma, de acordo com o previsto no art. 53, I e IV do Regimento Interno da CMSP para Comissões Permanentes e aplicáveis às subcomissões por delegação, de **Audiências Públicas**, **requisitar dados, documentos e informações, oitivas e depoimentos**, priorizando os convocados que melhor possam elucidar os fatos determinados, de forma *intertemporal e holística*.

O trabalho foi concluído com a apresentação deste **Relatório Final** à Subcomissão, e sendo aprovado nesta, será submetido à Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, nos termos regimentais, com propostas e sugestões de aperfeiçoamento legal.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

autuado por Anderson Rogério de Souza em 03/12/2025 15:37:53.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

DESAFIOS CRÍTICOS e CAMINHOS para a viabilidade em SÃO PAULO:

PESQUISAS E ANÁLISE DOCUMENTAL

As conclusões desta Subcomissão são fundamentadas em um robusto levantamento de dados, oitivas e análises técnicas, visando a construção de uma política pública baseada em evidências, em estrita conformidade com o Plano Diretor Estratégico (PDE), o Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB) e o Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo, e que atenda à urgência imposta pela determinação judicial.

Durante os trabalhos, a discussão se aprofundou na questão crucial de quem arca com os custos dos sinistros sinistros e externalidades negativas na divergência sobre os dados de sinistralidade, conforme sintetizado abaixo:

O Dilema do Custo: Mercado e o Estado

Tópico	Ponto	Contra Ponto
Custo SUS vs. Arrecadação	Hoje, a arrecadação com o informal é zero. A regulamentação permitiria arrecadar, reduzindo o prejuízo.	A Secretaria de Saúde gasta cerca de **R$ 35 milhões/ano** com vítimas de moto. Se a arrecadação estimada for menor (ex: R$ 28 mi), ocorre a socialização do prejuízo.
Responsabilidade	A solução é política pública de conscientização e fiscalização, não proibição.	É preciso que as plataformas **arquem com os custos** decorrentes do aumento de sinistros (fim da privatização dos lucros e socialização dos prejuízos).
Sinistralidade	Pedestres, historicamente,	Dados dos últimos anos do **Infosiga-**

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Tópico	Ponto	Contra Ponto
	são as maiores vítimas do trânsito	**SP** mostra que **40% das mortes** na capital são de motociclistas, aumento do número absoluto de sinistros.

A Conciliação Inadiável: Vida, Segurança e o Imperativo Regulatório

O presente relatório não propõe uma escolha entre a **segurança da vida** e a **liberdade econômica**, mas sim a **conciliação obrigatória** dessas duas premissas, em face do imperativo judicial e da realidade social de São Paulo.

A regulamentação do **Transporte Individual remunerado de Passageiros por Motocicleta Intermediado por Aplicativo (Mototáxi por App)** é o único caminho para tirar o serviço da clandestinidade. O objetivo é impor um regime de regras que, ao mesmo tempo, **proteja a vida e a saúde** dos motociclistas e dos usuários, e respeite os pilares do **Estado de Direito e da Livre Iniciativa**.

O Arcabouço da Segurança Jurídica e Econômica

As diretrizes finais da Subcomissão buscam alinhar a atividade de mercado (garantida pelo princípio da livre iniciativa) com a competência primária do Município de São Paulo de legislar sobre transporte e segurança viária de interesse local (Art. 30, I e V da Constituição Federal) e Artigos 11-A, 11-B e 12 da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A Harmonização entre a Liberdade Econômica e a Segurança Viária

A proposta de regulamentação baseia-se em quatro pilares fundamentais que conciliam as exigências de mercado com o dever constitucional do Município de proteger a vida e organizar a cidade:

Pilar da Segurança e Mitigação de Riscos

Não se trata apenas de permitir o serviço, mas de condicionar sua existência à **redução do risco inerente ao modal**.

- **O que significa:** Para garantir a legalidade do serviço e superar a tese de inconstitucionalidade por perigo à vida, a lei impõe barreiras técnicas rígidas: **Seguro APP** com cobertura elevada (para proteger financeiramente as famílias em caso de morte/invalidez) e **Inspeção Veicular Periódica** (garantindo que a moto não seja uma "sucata" e respeite a idade máxima).
- **Resumo:** A "burocracia" da vistoria é o preço a se pagar pela segurança jurídica da liberação.

Pilar da Proteção Social e Vínculo

O texto busca resolver o limbo jurídico do trabalhador de aplicativo sem invadir a competência federal (CLT).

- **O que significa:** Estabelece um "caminho do meio". De um lado, exige que o motociclista seja formalizado como **Contribuinte Individual (MEI)** ou **Contribuinte Individual** do Regime Geral de Previdência Social (RGPS), garantindo sua autonomia e recolhimento ao INSS. Do outro, impõe às plataformas a **Responsabilidade Compartilhada**: a) dever de fornecer EPIs e fiscalizar seu uso; b) controle de jornada máxima em todas as plataformas. Indicação pelo Executivo de alcance do limite máximo diário por CPF. Para eficácia do controle, as plataformas deverão compartilhar dados com o Executivo do tempo em que os motociclistas da sua base estão disponíveis na plataforma para prestação do serviço. Este controle visa evitar

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

a fadiga, tratando a segurança como responsabilidade da empresa, não apenas do indivíduo.

Pilar da Compensação Financeira (PLANMOB)

Este ponto justifica a cobrança de taxas às empresas (Uber/99) com base no conceito de "Externalidade Negativa".

- **O que significa:** O uso da moto gera um alto custo para a sociedade, segundo o Prof. Ciro Biderman, em 2021 era **R$ 160,66 a cada mil km**[1] em custos de saúde e sinistros. Portanto, recomenda-se criar uma **Outorga Onerosa Progressiva** (imposto sobre a corrida).
- **Destino do dinheiro:** A receita não vai para o "caixa geral", mas é carimbada para financiar o Transporte Público Coletivo (prioridade do PLANMOB) e custear o atendimento do **SUS e SAMU** para as vítimas de sinistros, e para **Engenharia da Vida**; validando a função social da atividade privada.

Pilar do Controle Comportamental (Tecnologia a favor da Vida)

Transforma o algoritmo dos aplicativos em uma ferramenta de política pública.

- **O que significa:** O Poder Público deixa de correr atrás da moto na rua e passa a fiscalizar o sistema. Exige-se **Geofencing** (cerca eletrônica) para impedir corridas em áreas proibidas (como o Centro Expandido) e monitoramento de velocidade em tempo real.
- **Resumo:** O credenciamento da empresa fica condicionado a ela provar que seu algoritmo bloqueia comportamentos de risco (excesso de velocidade ou jornadas de mais de 12h), trazendo transparência e *compliance* para a operação.

O Imperativo: O Prazo Judicial e a Dignidade do Trabalhador

- [1] A motocicleta é o modo de transporte com o **maior custo total para a sociedade** por mil passageiros*quilômetros, custando **R$ 160,66** (em valores de 2021). Professor Ciro Biderman

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A iomissão legislativa (ausência de regulamentação) não beneficia o livre mercado, mas sim a **clandestinidade** e a **exploração** do motociclista, cuja atividade, desprotegida, é classificada como de "alto risco" e "trabalho escravo"

A urgência é imposta pelo Judiciário, que determinou um **prazo final de 10 de dezembro de 2025** para que o Executivo Municipal se manifeste sobre a regulamentação, sob risco de intervenção. O caminho, portanto, é regulamentar de forma **rápida, rigorosa e justa**.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

autuado por Anderson Rogério de Souza em 03/12/2025 15:37:53.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE DADOS: Síntese de Risco e Oportunidade

Análise de Risco (Segurança Viária e Saúde Pública)

Indicador	Dado Chave (SP)	Impacto e Conclusão (Prioridade)
Mortalidade em Motos	Aumento de **20,6%** (2023-2024) (Infosiga).	Risco intrínseco elevado do modal, exigindo **Prioridade Máxima** na regulação e controle de velocidade.
Custo Social/Saúde	Gastos de cerca de **R$ 35 milhões/ano** em serviços municipais de saúde (SUS/SAMU) com vitimas de trânsito	Cria um custo social não internalizado. Exigência de mecanismo financeiro de **compensação obrigatória** à Saúde.
Exaustão e Fadiga	Relatos de motociclistas sobre jornadas excessivas (de 12h/dia até 16h/dia) nas oitivas.	Fator de risco direto de sinistralidade, exigindo **controle algorítmico da jornada** e **Pontos de Apoio** obrigatórios.

Análise Socioeconômica e de Mercado

Indicador	Dado/Fonte	Impacto e Conclusão
Inclusão/Demanda	Atende a uma demanda de mobilidade e é fonte de	O serviço é uma realidade e deve ser regulamentado para garantir a segurança

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Indicador	Dado/Fonte	Impacto e Conclusão
	renda.	e a dignidade do trabalhador.
Ambiente/Poluição	Motocicletas a combustão contribuem para a poluição sonora e do ar.	A regulamentação deve induzir a **transição para motocicletas elétricas (EVs)**.

Análise de Conformidade Normativa (Legislação Federal vs. Prática das Operadoras)

Quanto à conformidade das empresas de aplicativo com as normas vigentes, a resposta é mista e revela um conflito jurídico fundamental identificado por esta Subcomissão. As leis federais citadas (Lei nº 12.009/09) regulam especificamente a profissão de **Mototaxista**, exigindo, por exemplo, placa vermelha, idade mínima do condutor e aprovação em curso específico. Em contrapartida, as empresas de plataforma (como Uber e 99) argumentam operar sob a égide da Lei Federal nº 13.640/18, que rege o **Transporte Privado Individual de Passageiros**, cujos requisitos burocráticos são distintos e menos rígidos.

Observa-se, portanto, que as plataformas não cumprem requisitos básicos de segurança e descumprem os requisitos burocráticos específicos da Lei 12.009/09

Abaixo, apresenta-se o quadro comparativo de conformidade, cruzando os requisitos legais com as práticas declaradas pelas empresas e sindicatos durante as oitivas:

QUADRO DE CONFORMIDADE: Requisitos Legais vs. Prática das Plataformas

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Requisito Legal (Lei 12.009/09)	Prática das Empresas de Aplicativo (Segundo Oitivas)	Status de Cumprimento
Idade Mínima (21 anos)	As empresas exigem CNH válida. Como a CNH Categoria "A" definitiva exige tempo de permissão, na prática, a maioria dos condutores possui 21 anos ou mais, mas a regra dos aplicativos foca na validade da habilitação e não estritamente na idade isolada.	**Parcialmente Cumprido**
Habilitação (2 anos de CNH)	As empresas afirmam realizar a checagem automática de dados da CNH e verificação de antecedentes criminais no momento do cadastro.	**Cumprido**
Curso Especializado (30h Contran)	**Ponto Crítico.** As empresas oferecem "conteúdos educativos" e vídeos na plataforma, mas os sindicatos denunciam a falta de exigência do curso oficial regulamentado pelo Contran (CFC) e a precariedade da formação oferecida via aplicativo.	**Não Cumprido / Divergente**
Equipamentos (Capacete/Viseira)	As empresas exigem o uso e utilizam tecnologia (ex: solicitação de "selfie") para verificar o capacete antes da viagem. Contudo, não fornecem os equipamentos, repassando o custo de aquisição e manutenção integralmente ao condutor.	**Cumprido (Fiscalização via Tecnologia)**
Veículo: Categoria Aluguel (Placa Vermelha)	As empresas aceitam motocicletas particulares (placa cinza ou Mercosul padrão). Entidades como a FETPESP apontam esta prática como violação direta da Lei 12.009 e concorrência desleal com o transporte regulamentado.	**NÃO CUMPRIDO**
Licenciamento como "Moto de Aluguel"	Os aplicativos operam com veículos particulares. A exigência burocrática do Detran	**NÃO CUMPRIDO**

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Requisito Legal (Lei 12.009/09)	Prática das Empresas de Aplicativo (Segundo Oitivas)	Status de Cumprimento
	para transformar a motocicleta em veículo de aluguel não é cobrada pelas plataformas para o cadastro.	
Seguro DPVAT (SPVAT)	O seguro obrigatório esteve suspenso durante parte do período recente. As empresas, no entanto, fornecem um **Seguro de Acidentes Pessoais (APP)** privado que cobre morte e invalidez durante a corrida, há reclamações por parte de motociclistas quando da necessidade de ativação e quanto à clareza da cobertura.	**Substituído por Seguro Privado**
Atuação via Concessão Municipal	As empresas operam sob o modelo de "Credenciamento" de tecnologia (Transporte Privado), rejeitando o modelo tradicional de concessão pública ou licitação, típico de táxis e ônibus.	**Modelo Divergente**

Ressalta-se que, conforme apurado nas oitivas, as Plataformas de Mobilidade operam sob a tese jurídica do **Transporte Privado Individual** (Lei Federal nº 13.640/18), razão pela qual não exigem atualmente a placa vermelha (categoria aluguel) nem a concessão pública municipal. Estes pontos são identificados pela Subcomissão como gargalos regulatórios que geram assimetria no mercado e devem ser pacificados na nova legislação municipal, definindo-se claramente o regime jurídico aplicável. Ainda, há que se destacar que a Lei 13.640/18, incorporada pela PNMU, não trata especificamente de transporte de passageiros por motocicleta, tanto que o Art. 11-B prevê como requisito habilitação na categoria B, mas é verdade.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

autuado por Anderson Rogério de Souza em 03/12/2025 15:37:53.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ESTUDOS DE CASO (Benchmarking)

I. DOS ESTUDOS DE CASO E BENCHMARKING (DIREITO COMPARADO E EXPERIÊNCIA NACIONAL)

Como fruto da análise do cenário externo, esta Subcomissão debruçou-se sobre modelos aplicados em diversas jurisdições para compreender os requisitos de sucesso e as falhas na implementação do serviço. A análise dividiu-se em dois eixos fundamentais: a experiência jurídica dos países da OCDE e a experiência operacional de mercados onde a atividade já é massiva.

I.1. A Experiência Ocidental (EUA e Europa): O Binômio Remuneração-Segurança

Diferente do cenário africano, muitas vezes focado apenas em infraestrutura básica, as experiências na Europa e Estados Unidos trazem precedentes jurídicos fundamentais sobre a relação intrínseca entre a remuneração do condutor e a segurança do sistema. Enquanto no Brasil ainda se debate a "autonomia" irrestrita, outras jurisdições avançaram para mitigar a precarização que gera sinistros:

- Espanha (Lei dos Riders): O país estabeleceu a "Presunção de Emprego" para entregadores e obrigou a transparência algorítmica. O precedente relevante para São Paulo reside na exigência de que o algoritmo não pode operar como uma "caixa preta" que induz comportamento de risco sem responsabilidade da plataforma.
- Estados Unidos (Nova York): A cidade aprovou um salário mínimo garantido por hora ativa. O fundamento legislativo não foi apenas trabalhista, mas de ordem pública: garantir uma renda mínima reduz a necessidade de o motociclista correr

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

excessivamente para obter o sustento, impactando diretamente na redução de sinistros.

- França: Alterou suas leis para impor responsabilidade às plataformas sobre a seguridade física dos parceiros. A legislação exige que seguros contra sinistros e doenças sejam custeados pelas empresas, independentemente da inexistência de vínculo empregatício formal.
- Chile e Uruguai (Vias Intermediárias): Criaram legislações específicas que garantem um nível mínimo de proteção social. O modelo chileno, por exemplo, mantém a autonomia, mas elimina a desproteção total que onera o sistema público de saúde, criando a figura do "trabalhador independente de plataforma" com direitos assegurados.
- União Europeia: O bloco avança com uma Diretiva que visa classificar corretamente o *status* de emprego, focando no controle exercido pela plataforma sobre a execução do serviço e estabelecendo regras claras para diferenciar autonomia real de subordinação disfarçada.
- México: A nova lei exige que as reclamações de trabalhadores sejam atendidas por pessoas, não por robôs. As regras de atribuição de tarefas por algoritmos[2] devem ser transparentes, claras e acessíveis a todos os trabalhadores de plataforma. As plataformas devem criar um documento de política de gestão algorítmica do trabalho, usando linguagem simples e clara, para informar sobre os elementos do algoritmo que afetam a relação de trabalho. O objetivo principal é garantir a transparência e a supervisão humana na gestão do trabalho digital.

I.2. A Experiência Operacional (Brasil e África): Os Controles Físicos

[2] Algoritmo é definido como um sistema de tomada de decisão que permite comando e supervisão automatizados sobre o trabalhador.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Em paralelo às questões trabalhistas, os benchmarks operacionais — observados em mercados de uso intensivo como Addis Abeba (Etiópia) e, fundamentalmente, nas experiências das capitais brasileiras — revelaram a necessidade de controles físicos rigorosos:

- Salvador (BA): A capital baiana regulamentou o serviço impondo rígido controle de identificação e padronização visual (motos amarelas, coletes numerados), provando que, sem fiscalização física, é impossível distinguir o profissional regulamentado do clandestino.
- Fortaleza (CE): Referência em mobilidade, Fortaleza avançou ao integrar o serviço às plataformas digitais, mas mantendo as "barreiras de entrada" de segurança: exigência de tempo de habilitação (CNH), idade máxima da frota e cursos de capacitação obrigatórios, além de abordagem de sistemas seguros de trânsito, com redução de velocidade e fiscalização.

I.3. Síntese Técnica: Os Três Pilares Indissociáveis

A análise conjugada desses casos nacionais e internacionais revelou um padrão técnico inequívoco. Para que o sistema funcione em São Paulo sem colapso da segurança viária, qualquer regulamentação deve ser estruturada sobre três pilares indissociáveis, além das proteções sociais supracitadas:

- a) Inspeção Veicular Obrigatória: Garantia de que as motocicletas atendam a rigorosos critérios de segurança mecânica, distintos do uso particular, seguindo o exemplo de rigor de Fortaleza e Salvador;
- b) Restrições Geográficas (*Geofencing*): Utilização de tecnologia para limitar a atuação do serviço a áreas específicas, evitando zonas de saturação viária ou de alto risco;

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- c) Controle de Sinistralidade pelas Plataformas: Responsabilização e monitoramento ativo das operadoras sobre os índices de sinistros e comportamento dos condutores.

Conclui-se, portanto, que qualquer iniciativa legislativa que pretenda regulamentar a matéria no Município de São Paulo deve, obrigatoriamente, contemplar esses mecanismos de controle híbrido (social e operacional), sob pena de agravar o cenário de insegurança viária.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CONCLUSÕES E PROPOSTAS

A Subcomissão conclui que a regulamentação é o **imperativo jurídico e social**. O Município deve exercer seu poder de polícia para impor o controle e a segurança, alinhando-se ao **PLANMOB** (prioridade à segurança viária e ao transporte coletivo), ao **PDE** (função social da propriedade e do transporte) e Plano de Segurança Viária.

1. Segurança Pública: Combate a Assaltos e Crimes Patrimoniais

Embora o foco central desta Subcomissão tenha sido a segurança viária, as oitivas e pesquisas apresentadas — notadamente os dados do Instituto Locomotiva — revelaram que a segurança pública é um fator decisivo para a escolha do modal. Uma parcela significativa da população, especialmente mulheres de baixa renda, vê na motocicleta por aplicativo uma alternativa para fugir da vulnerabilidade da caminhada noturna em vias mal iluminadas ou da espera em pontos de ônibus isolados.

Contudo, a atual clandestinidade do serviço impede a identificação correta dos condutores pelo Poder Público, facilitando a ação de criminosos que podem se disfarçar de prestadores de serviço. A Subcomissão entende que a tecnologia das plataformas deve ser integrada aos sistemas de inteligência policial. Conclui-se, portanto, que a regulamentação é o instrumento necessário para criar um "cinturão digital" de proteção e identificação, conforme detalhado nas propostas a seguir.

Diagnóstico e Propostas de Segurança Pública

A Subcomissão identificou as lacunas atuais e propõe medidas obrigatórias para mitigar a ocorrência de assaltos, assédio sexual, sequestros relâmpagos e fraudes envolvendo o serviço:

- **Tecnologia de Rastreamento e Resposta (Botão de Pânico):** Atualmente, os aplicativos já dispõem de rastreamento em tempo real e botões de pânico (SOS). No entanto, a eficácia desses dispositivos é limitada pela falta de conexão direta com o poder público. É necessário

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

aprimorar a integração efetiva com a polícia, estabelecendo protocolos onde o acionamento do botão de pânico no aplicativo gere um alerta imediato nos centros de operações da Polícia Militar e da Guarda Civil Metropolitana, permitindo resposta rápida baseada na geolocalização da ocorrência.

- **Identificação Civil e Visual (Combate ao "Falso Mototaxista"):** Para diferenciar o profissional regular de criminosos, propõe-se o uso obrigatório de coletes padronizados e capacetes com elementos refletivos e identificação visível. Além da identificação física, é imperativo implementar tecnologia de identificação aprimorada via software, exigindo biometria facial recorrente para garantir que o condutor logado é, de fato, a pessoa cadastrada e verificada.
- **Regulamentação como Ferramenta de Investigação:** A proibição do serviço em cidades como São Paulo mantém a atividade na informalidade, dificultando investigações criminais. A regulamentação municipal permitirá a criação de um banco de dados oficial de profissionais e veículos. Isso facilitará o rastreamento forense em caso de crimes, combatendo a impunidade que hoje prevalece no mercado clandestino.
- **Responsabilidade Compartilhada das Plataformas:** As operadoras não podem se eximir dos riscos gerados pela intermediação. A Subcomissão propõe exigir que a plataforma, além de adotar recursos preventivos, assuma a responsabilidade compartilhada. Isso garante que a empresa ofereça reparação integral e assistência a condutores e passageiros em casos de crimes comprovadamente ocorridos durante a corrida mediada.

2. Implicações Legais de Exigir Restrição Algorítmica às Plataformas

2.1. Desmistificando a Natureza Jurídica: Intermediação vs. Transporte

O Projeto de Lei deve qualificar o Mototáxi como **Serviço de Transporte Individual Privado de Interesse Público**. Esta qualificação legal fortalece a competência municipal para regulamentar, pois o serviço não é mera intermediação, mas sim um serviço de transporte

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
com alto impacto na vida urbana e na segurança viária.

2.2 Fundamento Legal para a Regulamentação do Algoritmo

O Município tem o poder-dever de impor restrições ao modo de operação para proteger a vida, a saúde pública e a ordem urbana. O **Algoritmo** da plataforma deve ser tratado como um **instrumento de política pública**.

Mecanismo de Controle Algorítmico (PL)	Objetivo no PLANMOB
Controle de Velocidade via Telemetria	Redução de sinistros e Vítimas Fatais (Visão Zero), além do cambate as infrações de trânsito. Vedação às práticas de incentivo ao aumento de velocidade, a corridas excessivas e consulta ao aparelho celular durante a viagem.
Restrição Geográfica (Geofencing)	Proibição de circulação em **Vias de Trânsito Rápido** (alto risco) e priorização da atuação em **periferias e zonas de difícil acesso**[3].
Controle de Jornada	Prevenção da fadiga do motorista e melhoria da qualidade de vida (Saúde Pública).

3. Mecanismos de Sanção e *Compliance*

O credenciamento da plataforma deve ser condicionado à apresentação de um plano de *compliance* que comprove a implementação e auditoria das restrições algorítmicas

[3] A SMT/Sptrans podem indicar qual a melhor área para que ocorra esse tipo de transporte, como por exemplo fora das áreas: Mapa da área de rodízio: https://webforms.cetsp.com.br/mapabasico/map.aspx?map=mian
Mapa da Zona de Máxima restrição de fretamento: https://www.cetsp.com.br/consultas/fretamento/mapa.aspx
Mapa da Zona de Máxima restrição de caminhões: https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1Ekyo9pMAb-pBYy7fspI-PipC-oI&ll=-23.559084771066846%2C-46.62549785808731&z=12

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
(velocidade e geofencing).

Riscos Legais Envolvidos

O principal risco é o questionamento por violação à livre iniciativa. Contudo, o interesse público na proteção da vida (Art. 5º da CF) e a redução dos custos ao erário justificam a proporcionalidade das restrições.

4. Eixos de Prevenção Multidisciplinar (Consenso dos Especialistas)

Além das exigências legais e econômicas, a Subcomissão adota as recomendações técnicas dos especialistas ouvidos, que definiram que a prevenção de sinistros deve ser **multiponto, multimodal e multidisciplinar**. As medidas práticas de implementação devem seguir os seguintes eixos:

I. Infraestrutura e Fiscalização (Gestão do Trânsito) As medidas mais importantes para a segurança devem ser trabalhadas no sistema viário e na fiscalização ostensiva:

- **Acalmamento e Redução de Velocidade:** A principal medida para conter as mortes é redesenhar a cidade com velocidades compatíveis com a sobrevivência humana. As altas velocidades foram identificadas como o fator de risco prioritário.
- **Melhoria da Fiscalização:** É crucial expandir a fiscalização para o consumo de **álcool e outras drogas**, superando a limitação atual de focar apenas no etilômetro (bafômetro).
- **Vias protegidas:** A expansão da sinalização de faixas azuis, condicionada à fiscalização apropriada para coibir o excesso de velocidades e a integridade física de motociclistas, é recomendada.

II. Educação, Conscientização e Comportamento

- **Foco na Atenção:** Campanhas massivas para combater a direção com **atenção distraída**, com foco rigoroso e fiscalização dirigida para o uso de celular.

III. Medidas Regulatórias e Tecnológicas

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Proibição de Menores:** O PL deve incluir artigo proibindo o transporte de menores de 18 anos como passageiros (garupa) em mototáxis, devido à vulnerabilidade e falta de perícia para se portar no veículo.
- **Tecnologia e Bloqueio:** A prevenção deve exigir o desenvolvimento de tecnologias pelas plataformas, minimizando a distração visual.

IV. Superação das Falhas Atuais A regulamentação visa corrigir lacunas identificadas durante as oitivas:

- **Custos de Proteção:** Reconhecendo que equipamentos eficazes são caros, a regulamentação deve buscar meios para que as plataformas subsidiem esses itens, corrigindo a injustiça de onerar o trabalhador.
- **Falha na Formação:** Diante do dado de que apenas 30% das autoescolas oferecem cursos específicos para moto, o Poder Público deve atuar para ampliar a oferta de formação qualificada.

5. Da Fundamentação para o Piso de Segurança Remuneratória

A Subcomissão adota o entendimento, corroborado pela experiência internacional de Nova York, de que a remuneração ínfima é fator determinante para o excesso de velocidade e, consequentemente, para a alta sinistralidade e mortalidade no trânsito de São Paulo. Esta medida não interfere na competência privativa da União sobre Direito do Trabalho (salário), mas insere-se na competência municipal de **política de segurança viária e saúde pública**. Ao estabelecer um piso, o Município elimina o incentivo econômico à direção perigosa ("corrida contra o tempo"), atuando preventivamente na defesa da vida (Art. 5º, CF) e na redução de custos do SUS municipal.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RECOMENDAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS:

DIRETRIZES VINCULANTES PARA O PROJETO DE LEI (PL) DE REGULAMENTAÇÃO

A Subcomissão determina que o Projeto de Lei a ser consolidado deve conter, obrigatoriamente, os seguintes dispositivos legais para garantir a constitucionalidade, a segurança viária e a função social do serviço:

1. Da Proteção Social e Condições de Trabalho (Inclusão Obrigatória)

- **Premissa de legalidade: o cumprimento imediato das exigências federais**
  Esta Subcomissão determina que a regulamentação municipal não deve garantir o cumprimento estrito ("Enforcement") das leis federais que já definem a profissão e que hoje são descumpridas pela operação dos aplicativos.
  Não se trata de burocracia, mas de requisitos de segurança vigentes no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na Lei Federal 12.009/09. mbora a Lei 12.009/09 não trate especificamente de transporte de passageiros por motocicleta como um todo, há que se reconhecer que não há como a regulamentação municipal ter requisitos inferiores àqueles previstos no âmbito federal para o transporte de passageiro por motocicleta. Não há como valorar a carga em patamar superior à vida de passageiros. A partir da regulamentação, o "vale-tudo" deve acabar. Para operar em São Paulo, exigem-se os seguintes requisitos mínimos já previstos em lei:
  - **A. Exigências para o CONDUTOR (Quem pilota):** A condução de passageiros é atividade profissional de risco e não pode ser exercida por amadores. Conforme o Art. 147 do CTB e, por analogia, o Art. 2º da Lei 12.009/09.
  - **Idade Mínima:** Ter completado **21 anos**. Não se admite condutor recém-saído da autoescola transportando vidas.
  - **Experiência:** Possuir **habilitação na categoria 'A'** por, pelo menos, **2 anos**.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Formação Técnica:** Ter aprovação no **Curso Especializado de 30 horas** (Mototaxista) regulamentado pelo CONTRAN. Vídeos educativos de 5 minutos no aplicativo não substituem a formação oficial.
- **Profissionalização:** Ter a anotação **"Exerce Atividade Remunerada" (EAR)** na CNH.
- **Proteção Pessoal:** Uso obrigatório de colete com faixas retrorrefletivas para visibilidade noturna.

  B. Exigências para o VEÍCULO (A Moto): A motocicleta utilizada para lucro não é uma moto de passeio. Por analogia, considerando a ausência de normativa específica para o serviço, conforme preveem os artigos 135 e 139-A do CTB, exigem-se:
- **Placa Vermelha (Categoria Aluguel):** Todo veículo que faz transporte remunerado deve, obrigatoriamente, ter registro de aluguel. A prática atual de usar motos particulares (placa cinza/Mercosul padrão) é ilegal.
- **Equipamentos de Sobrevivência:** Instalação obrigatória de **protetor de motor (mata-cachorro)** para proteger as pernas do condutor e do passageiro em quedas laterais, e **antena aparadora de linha (corta-pipas)**.
- **Inspeção Semestral:** A moto deve passar por vistoria a cada seis meses para verificar freios, pneus e estrutura, conforme determina a Resolução CONTRAN nº 943/2022.

  Conclusão da Exigência: A Lei Federal 13.640/18 (Lei dos Aplicativos) regulou a tecnologia, mas **não revogou** as exigências de segurança da Lei 12.009/09 (Lei dos Mototaxistas). Portanto, o Município de São Paulo, ao regulamentar, deve exigir que as plataformas bloqueiem imediatamente qualquer condutor ou veículo que não atenda a esses requisitos federais básicos de segurança, requisitos estes, que devem ser aplicados por analogia ao serviço de transporte individual remunerado de passageiros por motocicleta em âmbito municipal

- **Regularidade Previdenciária (MEI/INSS):** O PL deve exigir que, para o cadastramento e manutenção na plataforma, o condutor comprove sua regularidade

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

como **Contribuinte Individual** do Regime Geral de Previdência Social (RGPS) ou como **Microempreendedor Individual (MEI)**.

- *Objetivo:* Garantir cobertura previdenciária (auxílio-doença, aposentadoria) ao trabalhador autônomo, retirando-o da informalidade total.

- **Fornecimento de EPIs:** Obrigação legal de as Plataformas **fornecerem ou subsidiarem integralmente** os Equipamentos de Proteção Individual (capacetes certificados, coletes com proteção de coluna ou *airbag*) aos condutores ativos, sendo **vedada a transferência desse custo ao trabalhador**.

2. Da Remuneração Digna e Segurança Viária

- **Tarifa Mínima de Segurança (Piso de Corrida):** O Projeto de Lei deve estabelecer uma **Tarifa Mínima de Segurança** (valor piso por km rodado e por hora logada).
  - *Justificativa Jurídica:* Medida de ordem pública e segurança viária para eliminar a necessidade econômica de o condutor trafegar em excesso de velocidade ("correria") e jornadas exaustivas para obter renda mínima de subsistência.

3. Do Custeio e Compensação (Contrapartida Financeira)

- Instituição de Preço Público (Outorga Onerosa): O PL deve instituir a cobrança de Outorga Onerosa variável sobre as Operadoras de Tecnologia (Plataformas) pelo uso intensivo do viário urbano.
- **Destinação Vinculada (O Ciclo do Cuidado):** Os recursos arrecadados via Outorga Onerosa deverão ser carimbados em conta específica (Fundo de Mobilidade), com destinação legalmente travada para duas frentes:

1. **Saúde:** Custeio do atendimento a traumatizados no SUS/SAMU;
2. **Engenharia da Vida:** Financiamento de obras de infraestrutura de proteção, com **prioridade absoluta** para a implantação de **Áreas Calmas (Zonas 30)** e medidas de **Acalmamento de Tráfego** (*Traffic Calming*) nas zonas de operação permitidas.

Justificativa: O objetivo é garantir que a receita gerada pela operação de risco seja reinvestida diretamente na pacificação viária dos bairros onde esses motociclistas e seus passageiros residem e circulam.

4. Da Segurança Operacional e Veicular

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Inspeção Veicular Municipal:** Obrigatoriedade de Inspeção Veicular de Segurança (IVS) anual específica para motos de aplicativo (incluindo ruído e poluentes), condicionando o licenciamento na plataforma à aprovação do laudo.
  (Requisitos básicos do veiculo: idade máxima e controle de ruído excessivo)
- **Seguro Obrigatório (Privado):** Diante da inexistência de cobertura estatal (vácuo do SPVAT/DPVAT), a lei deve exigir que as Operadoras contratem Seguro de sinistros Pessoais de Passageiros - Seguro APP[4] com coberturas mínimas indenizações mínimas por morte, invalidez permanente e parcial[5] e despesas médicas, vigente do momento do aceite da corrida até o desembarque, e atendendo ao PL 72/2025, que seja extendido ao condutor e a terceiros.
- **Licenciamento Comercial (Placa Vermelha):** Exigência de que o veículo utilizado para o transporte remunerado de passageiros seja registrado na categoria **aluguel** (placa vermelha), em estrita observância aos artigos 107 e 135 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e à Lei Federal nº 12.009/2009. Esta medida visa garantir a isonomia com as demais categorias de transporte profissional e assegurar que o veículo passe pelos trâmites legais de registro comercial.
- **Credenciamento da plataforma**, sujeito a demonstração de requisitos básicos, incluindo a contratação de seguro de acidentes pessoais de passageiros com cobertura mínima, verificação da inscrição dos condutores como contribuintes no INSS e regularidade fiscal.

---

[4] O **Seguro APP** é o **Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros**, sendo um seguro obrigatório para veículos remunerados (táxi, mototáxi). Sua finalidade é cobrir danos pessoais aos passageiros, garantindo indenizações em casos de morte ou invalidez permanente. É uma diretriz crucial devido ao **alto risco** da motocicleta. Exige-se que as plataformas (Uber Moto e 99 Moto) sejam obrigadas a fiscalizá-lo e oferecê-lo. O Seguro APP atua como medida de proteção direta, impedindo que os custos dos acidentes recaiam integralmente sobre o SUS.

[5] ● **Inexistência de Cobertura Pública (Vácuo do DPVAT/SPVAT):** Diferente do cenário histórico, atualmente **não vigora** seguro público obrigatório de abrangência nacional. A Lei Complementar Federal nº 207/2024, que instituiria o SPVAT, teve sua eficácia revogada pela Lei Complementar nº 211/2024, extinguindo a cobrança e a cobertura estatal para o exercício de 2025.
Consequência Jurídica: Este cenário deixa condutores e terceiros desamparados em caso de sinistro, tornando **imprescindível** que a legislação municipal preencha essa lacuna exigindo das Operadoras a contratação compulsória de **Seguro de Acidentes Pessoais (APP)** e Seguro contra Terceiros, sob pena de o custo social dos acidentes recair integralmente sobre o Sistema Único de Saúde (SUS) e a previdência social, sem contrapartida da atividade econômica.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Cadastro dos condutores**, para assegurar condições mínimas de segurança, além das condições previstas na legislação federal que são sistematicamente descumpridas pelas plataformas, incluindo idade mínima, além de requisitos de segurança importante como ausência de infrações graves anteriores, antecedentes criminais, atendimento ao curso especializado e inscrição como contribuinte do INSS.
- **Proibição de circulação e oferecimento do serviço em vias e zonas específicas**, como em vias expressas e na região do Minianel Viário de São Paulo, a. proibição de embarque e desembarque em áreas não regulamentadas do transporte público coletivo, como estações e terminais.

5. Da Qualificação Profissional Obrigatória

- **Curso Especializado (30 Horas):** Condicionar o cadastro e a permanência do condutor na plataforma à aprovação em **Curso Especializado obrigatório**, nos moldes da Resolução do CONTRAN (30 horas/aula), com conteúdo focado em direção defensiva para transporte de passageiros, legislação e primeiros socorros.
- **Anotação na CNH:** Exigência de que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do condutor contenha a anotação de **Exerce Atividade Remunerada (EAR)** e a averbação do curso especializado, permitindo a fiscalização imediata pelos agentes de trânsito.

6. Do Controle Algorítmico e prestação de informações

- **Controle de Velocidade e vedação a práticas comerciais de incentivo a infrações de trânsito:** Dever das plataformas de monitorar velocidade e jornada via telemetria, com bloqueio temporário do condutor em caso de fadiga excessiva (limite de horas diárias) ou infrações reiteradas de velocidade além de abstenção a práticas comerciais ou bonificação que incentivem corridas mais rápidas e numerosas.
- **Restrição Geográfica (Geofencing):** Autorização para o Executivo definir "Zonas de Exclusão" (ex: vias expressas de alto risco) onde o aplicativo será tecnologicamente proibido de operar.

7. Da Infraestrutura e Apoio (Dignidade)

- **Pontos de Apoio (PAs):** Obrigatoriedade de as plataformas instalarem ou custearem Pontos de Apoio (PAs) com instalações sanitárias, água potável e local de descanso, proporcionalmente à sua frota ativa nas macrorregiões da cidade.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

8. Da Transição Ecológica (ODS 11)

1. **Incentivo à Eletromobilidade:** Previsão de alíquotas de Outorga Onerosa reduzidas ou incentivos fiscais para condutores que utilizem motocicletas elétricas **(EVs)**[6], visando cumprir a Meta 11.6 dos ODS (Agenda 2030) para redução de ruído e poluição atmosférica na malha urbana.

Propostas de Ação Administrativa (Recomendação ao Executivo):

- **Dilação de Prazo com Suspensão:** O Executivo Municipal deve protocolizar um pedido de dilação do prazo (além de 08/12/2025) junto ao Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), solicitando a manutenção da suspensão do serviço até que o Projeto de Lei seja rigorosamente aprovado, regulamentado e as plataformas estejam tecnicamente adequadas.
- **GT Multissetorial Permanente:** Criação imediata de Grupo de Trabalho (envolvendo as pastas de Trânsito, Saúde e Fazenda) para fiscalizar e monitorar continuamente os impactos do serviço, com a missão específica de auditar os dados de sinistralidade e os custos hospitalares gerados pela atividade.
- **Expansão de Infraestrutura Segura (Faixas Azuis):** Condicionadas à fiscalização e gestão de velocidades: determinar à CET a aceleração dos estudos para fiscalizar de forma adequada o excesso de velocidade por parte principalmente dos motociclistas, de forma a endereçar a principal fragilidade detectada do programa, bem como recomendar a adoção de outras medidas dado que as conclusões apresentadas no âmbito desta subcomissão constataram que a Faixa Azul ajudou a separar os veículos

[6] A motocicleta e os veículos movidos a combustão interna, emitem poluentes atmosféricos, incluindo monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado (PM). A quantidade de emissões pode variar dependendo da idade, da manutenção do veículo e da tecnologia do motor. Em termos de emissão por veículo, algumas motocicletas podem emitir mais poluentes do que carros, especialmente modelos mais antigos ou com tecnologias menos eficientes. No entanto, é crucial considerar que as motocicletas geralmente transportam apenas uma ou duas pessoas, enquanto os carros podem transportar mais passageiros.
POLUIÇÃO SONORA: A introdução de aplicativos de moto levou a um aumento no número de motocicletas circulando. A poluição do ar, as motocicletas também contribuem para a poluição sonora, especialmente se não tiverem sistemas de escape adequados ou se os condutores dirigirem de forma barulhenta.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

das motos nas vias, mas não há como se concluir que houve benefício na aplicação da medida até o momento em relação ao que esta subcomissão aborda. Lembrando que na Audiência Pública de 24/11/2025 a Sra Mariana Santos de SMT/DTP destacou a expansão da Faixa Azul como medida de segurança, com 237 km já implantados e meta de 400 km até 2028.

- **Intensificação da Fiscalização Preventiva (Lei Seca e Toxicológico):** Recomenda-se ao Executivo o fortalecimento das **operações integradas de fiscalização**, articulando o Comando de Policiamento de Trânsito (CPTran/PM) e a **Guarda Civil Metropolitana (GCM)** — no regular exercício de suas competências de trânsito (conforme tese fixada no Tema 472 do STF) — para a expansão das blitzes. Recomenda-se, ainda, o estudo de viabilidade jurídica e técnica para a adoção de tecnologias de detecção de substâncias psicoativas (drogômetros), conforme alerta de saúde pública.
- **Fiscalização de Segurança e Identidade (GCM):** Recomenda-se à Secretaria Municipal de Segurança Urbana que a Guarda Civil Metropolitana (GCM) seja capacitada para fiscalizar não apenas as infrações de trânsito, mas também a padronização visual dos mototaxistas (coletes e identificação). A GCM deve ter acesso, mediante convênio, à base de dados das plataformas para verificar, em abordagens de rotina, se o condutor está devidamente logado e regular, coibindo a atuação de terceiros não cadastrados (falsos mototaxistas).
- **Programa Massivo de Educação:** Desenvolvimento imediato de campanhas de conscientização focadas em dois eixos críticos:
    - O risco da "atenção distraída" (uso de celular por entregadores/mototaxistas durante a pilotagem);
    - Condução defensiva e postura correta para passageiros de moto (garupas) novatos.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Ampliação da Oferta de Qualificação:** Determinar ao CETET (Centro de Treinamento e Educação de Trânsito) a ampliação da oferta de vagas e turmas para o Curso Especializado de Mototaxista (30h), visando suprir o déficit de formação profissional e a fila de espera apontada pelas entidades de classe.
- **Definição de Polígono de Operação (Zoneamento Estratégico):**

  No que tange à delimitação da área de atuação, este Relatoria acolhe a tese da **Restrição Geográfica**. Ressalta-se que a diretriz técnica abaixo fundamentada **vai ao encontro do proposto no Projeto de Lei nº 620/2025** (Autoria: Ver. Luna Zarattini, Ver. Senival Moura e outros), que corretamente identifica a necessidade de proteger o Centro Expandido e priorizar as periferias. Diante disso, propõe-se a seguinte redação para o Parecer Final:

  Esta relatoria acolhe a tese da **Restrição Geográfica Inteligente (*Geofencing*) – CERCA DIGITAL**, estruturada em dois níveis de controle para garantir a segurança viária e a prioridade do transporte coletivo. Recomenda-se à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e à SPTrans a aplicação das seguintes diretrizes técnicas no algoritmo das plataformas:

  1. Zona de Exclusão Absoluta (Núcleo Saturado): Fica estabelecida a proibição total da abertura de chamadas (origem ou destino) dentro do perímetro do **Centro Expandido**, tecnicamente definido pela sobreposição das áreas de **Rodízio Municipal, Zona de Máxima Restrição de Circulação (ZMRC) e Zona de Máxima Restrição de Fretamento (ZMRF)**.

  - **Justificativa:** Esta região concentra a maior oferta de transporte de massa (Metrô/Trem e Corredores) e a maior densidade de tráfego, onde a introdução de mototáxis concorreria com o transporte público e aumentaria o risco em vias de trânsito rápido. A exclusão visa evitar a saturação viária e proteger os motociclistas das áreas de maior conflito.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

2. Zona de Operação Permitida (Lógica IPTC) nas áreas remanescentes (periferias e bairros), a operação será regulada pela lógica de **Complementaridade Inversa** baseada no **IPTC (Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo)** da SPTrans. O *geofencing* deverá operar de forma dinâmica:

- **Liberação em Vazios e Declives:** Em microáreas (grids de 200x200m) onde o IPTC indicar baixa oferta de transporte ("vazios assistenciais"), dificuldade de acesso a empregos ou alta declividade (topografia acidentada onde ônibus convencionais não acessam), o serviço será liberado como alimentador de terminais e estações.
- **Proteção de Corredores:** Mesmo na periferia, o algoritmo deverá restringir viagens que concorram paralelamente com corredores de ônibus de alta frequência (Alto IPTC), garantindo que a motocicleta respeite a prioridade do viário coletivo.

Justificativa Técnica e Social: A delimitação territorial proposta atende a um triplo objetivo de interesse público:

- **Segurança Viária:** Retira o mototáxi das áreas de maior conflito viário (Centro/Rodízio) e protege o sistema de saúde, considerando o alto custo social dos sinistros.
- **Legalidade:** Fundamenta a restrição em dados técnicos de engenharia (IPTC e ZMRC) e na competência municipal de ordenamento urbano, afastando teses de arbitrariedade.
- **Função Social e Ambiental:** Direciona a oferta do serviço para as comunidades que realmente necessitam de capilaridade, integrando-as ao sistema estrutural de transporte sem canibalizá-lo, alinhando-se à meta de 70% das viagens em modos coletivos e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11).

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

1. **Complementaridade da Rede e Capilaridade:** O Executivo promoverá a integração modal exatamente nas regiões de "vazio assistencial", onde a rede estrutural de transporte de massa (ônibus, trem e metrô) não possui penetração suficiente no interior dos bairros. O mototáxi atua, neste cenário, como **transporte alimentador de alta capilaridade**, garantindo a conexão eficiente entre a residência do cidadão e os terminais ou estações, assegurando o direito social à mobilidade.
    - **Legalidade e Formalização:** A medida retira da clandestinidade milhares de trabalhadores que hoje operam à margem do Estado, trazendo-os para a formalidade e permitindo o efetivo exercício do poder de polícia fiscalizatória.
    - **Segurança do Usuário:** Fundamentalmente, a regulamentação confere **segurança jurídica e física ao passageiro**. Ao utilizar um serviço regulado, o cidadão deixa de estar exposto à precariedade do transporte clandestino (sem vistoria ou rastreabilidade) e passa a ser atendido por veículos inspecionados, condutores identificados e amparados por seguro, sob a tutela e garantia do Poder Público Municipal.

- **Adoção de Meta de Performance e Segurança (Baseada no PL 31/2025[7]):** Recomenda-se ao Executivo que incorpore a métrica técnica proposta no Projeto de Lei nº 31/2025 como indicador oficial de monitoramento da nova política de regulamentação. Sugere-se estabelecer a meta de redução da taxa de mortalidade no trânsito para **4,5 óbitos por 100 mil habitantes** como parâmetro de longo prazo para o programa municipal "Visão Zero", om o estabelecimento de meta anuais de redução de mortes no trânsito, conforme previsto pelo PNATRANS. Recomenda-se, ainda, que o Executivo utilize este índice como "gatilho de qualidade", condicionando eventuais expansões de licenciamento ou flexibilizações futuras à melhoria progressiva dos indicadores de vida.

[7] **Sobre o Índice 4,5 (PL 31/2025):** Em vez de "proibir" (o que o Judiciário vetou), o texto sugere usar o número 4,5 como uma **"bússola"**. O recado ao Prefeito é: "Use este número difícil como meta do seu programa de governo (Visão Zero) para saber se a regulamentação está matando gente ou não."

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Programa de Pacificação e Incentivo à Regularização (Baseado no PL 117/2025[8]):** Indica-se ao Poder Executivo a avaliação técnica e jurídica para a criação de um programa de anistia ou remissão de sanções administrativas (multas municipais e taxas de pátio/remoção) aplicadas a motociclistas exclusivamente pela infração de "transporte irregular de passageiros" durante o período de controvérsia jurídica e vácuo normativo. Tal medida, alinhada ao espírito do PL 117/2025, tem por finalidade incentivar a migração dos condutores da clandestinidade para a legalidade, permitindo que iniciem o processo de credenciamento na nova regulamentação sem o passivo de dívidas que inviabilizaria sua formalização.
- **Integração de Inteligência Policial (Articulação Estadual):** O Executivo Municipal deverá encaminhar ofício e articular junto à Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP-SP) a criação de um Grupo de Trabalho Técnico para viabilizar a integração dos dados de GPS das plataformas de transporte com o sistema "Detecta" e o COPOM. O objetivo é permitir que o "Botão de Pânico" dos aplicativos gere ocorrências automáticas para as viaturas da Polícia Militar, reduzindo o tempo de resposta em casos de violência.

- **Apoio Legislativo Federal:** Oficiar a Presidência do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, manifestando o apoio institucional desta Casa à aprovação de projetos como o **PL 2.949/2024**, visto que o reconhecimento federal da atividade trará maior segurança jurídica à regulamentação municipal, e PL 2.789/2023, que versa sobre gestão de velocidades em ambientes urbanos.
- **Apoio ao Plano Federal (Encaminhamento à SENATRAN):** Encaminhar ofício à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) manifestando o apoio institucional desta Subcomissão aos eixos do "Programa Nacional de Segurança de Motociclistas", especialmente no que tange à revisão da Resolução 798 (radares) e à responsabilização das plataformas, solicitando celeridade na sua publicação.

---

[8] **Sobre a Anistia (PL 117/2025):** O texto justifica a anistia não como um "prêmio ao infrator", mas como uma **estratégia inteligente de regularização**. O argumento é: "Se não perdoarmos as multas do período confuso (vácuo jurídico), esses motoristas continuarão na ilegalidade porque não têm dinheiro para limpar o nome."

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CONCLUSÃO FINAL DA SUBCOMISSÃO

Diante do exposto, após exaustiva análise de dados, oitivas de especialistas, *benchmarking* internacional e estudo da jurisprudência pátria, esta Subcomissão Temporária do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta por App apresenta suas conclusões definitivas:

1. **Da Impossibilidade de Proibição:** Restou comprovado, mediante as decisões do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) e do Supremo Tribunal Federal (STF), que a proibição total da atividade (Decreto Municipal nº 62.144/2023) é medida inconstitucional que fere a livre iniciativa e a competência privativa da União. Portanto, a regulamentação não é uma opção política, mas um **dever jurídico** desta Casa de Leis para retirar o serviço da clandestinidade.

---

2. **Da Necessidade de Intervenção Estatal:** A ausência de regras ("vácuo regulatório") gerou externalidades negativas inaceitáveis, confirmadas pelos dados alarmantes apresentados pela Secretaria Municipal de Saúde na audiência final de 24/11/2025. A proporção de sinistros de trânsito envolvendo motocicletas na capital saltou de 62% em 2020 para **72% em 2025**, consolidando a moto como o vetor predominante de trauma na cidade.

---

3. A sobrecarga no sistema de urgência é crítica: os chamados do SAMU para resgate de motociclistas explodiram de 9.770 (2020) para **15.557 ocorrências apenas até outubro de 2025**. Tal cenário comprova que o modelo de 'livre mercado puro' se

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

mostrou incompatível com a segurança viária e a capacidade hospitalar de São Paulo, exigindo a intervenção estatal imediata para estancar a sangria de recursos e vidas."

---

4. **Do Equilíbrio Proposto:** A regulamentação proposta neste Relatório busca um "Caminho do Meio": permite a atividade econômica, mas impõe **condicionantes rígidas** de segurança (Inspeção Veicular, Seguros Privados e Controle de Velocidade) e de dignidade laboral (Proteção Social e Remuneração Mínima). A premissa adotada é que **a defesa da vida e a proteção social prevalecem sobre a eficiência logística ou o lucro das plataformas.**

---

5. **Do Custeio Direto da Saúde Pública:** Fica estabelecido que a regulamentação deve prever mecanismos de compensação financeira direta a um sistema seguro de transportes — em particular, ao SUS e a intervenções de acalmamento de tráfego. A Secretaria Municipal de Saúde atestou um custo anual direto de **R$ 35 milhões** apenas para o atendimento hospitalar de vítimas de motocicletas na rede municipal, sem contabilizar os prejuízos incalculáveis com o represamento de filas de cirurgias ortopédicas eletivas, que são canceladas para dar lugar aos traumas de trânsito.

   Portanto, a cobrança de Outorga Onerosa e taxas sobre as plataformas não possui caráter arrecadatório, mas sim indenizatório, sendo imperativo que o setor privado que gera o risco custeie o impacto que hoje recai sobre o orçamento de saúde de todos os paulistanos.

---

6. **Da Adoção de Parâmetros Técnicos e o Pacto de 2030 ("Visão Zero"):**

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Esta Relatoria conclui que a sustentabilidade do serviço depende do cumprimento da Lei Federal nº 13.614/2018 (PNATRANS) e dos compromissos internacionais do Brasil. O índice de 4,5 óbitos por 100 mil habitantes, proposto no PL 31/2025, é ratificado por esta Subcomissão não como um teto estático, mas como um marco divisor de águas a ser alcançado na progressão da lei.

Entendemos que a operação atual, com índices superiores a 8,0 e aumento de 20,6% nas mortes, viola o direito à saúde. Contudo, em respeito à segurança jurídica e à adaptação do mercado, **propomos a substituição da proibição imediata pela Obrigação de Resultado.**

As empresas de aplicativo mantêm sua licença de operação condicionada à redução progressiva da letalidade de seus parceiros, perseguindo a meta final de índice 3,0 em 2030. O não atingimento das metas anuais intermediárias (escalonadas) deve acionar, por força de lei, o Gatilho de Segurança, restringindo a expansão da frota até que os indicadores de saúde pública retornem aos níveis de civilidade exigidos pela legislação federal. Por sua vez, o Executivo deve fixar metas anuais de redução de mortes no trânsito, conforme previsto pelo PNATRANS.

---

7. **Da Pacificação Social e Segurança Jurídica (Transição):** Reconhece-se a necessidade de sanear o passivo jurídico gerado pelo vácuo normativo. Acolhe-se o espírito do **PL 117/2025** para recomendar a instituição de um **Programa de Anistia e Regularização**, visando a remissão de multas aplicadas exclusivamente pela natureza da atividade (transporte irregular) durante o período de controvérsia judicial. Esta medida é condição *sine qua non* para trazer a massa de trabalhadores da clandestinidade para a legalidade, permitindo a exigência de vistoria e cadastro.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

8 **Do Alinhamento com a Diretriz Nacional (Validação Externa):** As conclusões desta Subcomissão encontram respaldo direto na diretriz federal em desenvolvimento. O **Programa Nacional de Segurança de Motociclistas**, anunciado pela SENATRAN, confirma que a exigência de itens de segurança, o combate à impunidade na fiscalização de velocidade e, fundamentalmente, a **responsabilização das plataformas**, não são medidas isoladas do Município de São Paulo, mas sim uma tendência nacional de gestão viária. Ao regulamentar agora, São Paulo se posiciona na vanguarda, legislando em sintonia com o futuro marco regulatório brasileiro e evitando que a lei municipal nasça obsoleta.

---

9 Ressalta-se que o Grupo de Trabalho técnico da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) concluiu oficialmente pela **contra-recomendação** da introdução da atividade na cidade, citando a complexidade viária e a alta letalidade. Diante desse parecer técnico restritivo do Executivo, esta Subcomissão entende que a regulamentação legislativa deve ser ainda mais rigorosa do que a proposta inicialmente, impondo travas de segurança que não podem ser flexibilizadas por decreto, como a inspeção veicular presencial — fundamental para evitar falhas mecânicas graves como a ruptura de chassis relatada pela CET — e o controle de velocidade por telemetria. A exigência de maior rigor na segurança veicular e na fiscalização proposta por esta Subcomissão está alinhada ao futuro **Programa Nacional de Segurança de Motociclistas** da SENATRAN, que prevê a universalização dos freios ABS e o retorno da fiscalização ostensiva com radares portáteis

---

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Do Encaminhamento e Apresentação de Projeto de Lei pela Subcomissão:

Considerando a urgência imposta pelo cenário jurídico e a necessidade inadiável de regulamentação, esta Relatoria conclui que a própria **Subcomissão deve apresentar imediatamente à Câmara Municipal um Projeto de Lei.**

.

O objetivo desta iniciativa é preencher o vácuo normativo e inaugurar o processo legislativo com um texto base sólido. Fica consignado, no entanto, que este Projeto de Lei é um instrumento dinâmico: **as diretrizes, dados técnicos e recomendações complexas apontadas ao longo deste Relatório que não constarem no texto inicial serão incorporadas progressivamente.**
A inclusão desses pontos faltantes ocorrerá mediante emendas ou substitutivos, **conforme a evolução das tratativas** técnicas e políticas com o Poder Executivo e a sociedade civil, garantindo o amadurecimento necessário do debate.

O Projeto de Lei ora apresentado pela Subcomissão estrutura-se, desde já, sobre os seguintes pilares fundamentais extraídos de seu texto:

- **Credenciamento Obrigatório** das empresas operadoras e **Cadastro Municipal** prévio para todos os condutores;
- **Seguro de Acidentes Pessoais (APP)** com cobertura obrigatória para o passageiro e para o condutor;
- **Restrições de Circulação (Zoneamento)**, vedando a operação no Minianel Viário, na Zona de Máxima Restrição de Circulação (ZMRC), em corredores de ônibus e em vias de trânsito rápido;
- **Certificado de Segurança Veicular**, exigindo inspeção periódica, idade máxima de 5 anos de fabricação e cilindrada controlada (entre 150cc e 400cc);

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Licenciamento na Categoria "Aluguel"**, conforme exigência do Código de Trânsito Brasileiro;
- **Exigência de Curso Especializado** para transporte de passageiros (resolução CONTRAN) e CNH categoria "A" ou "AB" há pelo menos 2 anos;
- **Saúde e Previdência do Condutor**, exigindo inscrição regular no INSS e realização de **Exame Toxicológico**;
- **Tecnologia de Segurança**, com obrigatoriedade de dispositivo limitador de velocidade no aplicativo.

Ressalta-se, por fim, as oitivas realizadas, em especial a de 24/11/2025, deixaram claro que a regulamentação não pode ser um 'cheque em branco' para as plataformas. Com 96% da população já atendida por transporte público a até 300 metros de suas residências e um subsistema local de 6.000 ônibus conectando os bairros, o argumento de 'vazio de transporte' não se sustenta para liberar o mototáxi de forma irrestrita nas linhas troncais.

Assim, esta Subcomissão conclui seus trabalhos recomendando a aprovação de um marco regulatório restritivo, que condicione a operação à redução comprovada de danos. Ou o serviço se adapta à 'Visão Zero' de mortes, com profissionais treinados, veículos inspecionados e financiamento da saúde pública, ou sua viabilidade social na cidade de São Paulo será nula. E que a modernização do transporte não pode ocorrer às custas da precarização da vida humana. A regulamentação aqui proposta busca, portanto, o equilíbrio inegociável entre a livre iniciativa econômica e o dever constitucional do Estado de proteger a vida.

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.

autuado por Anderson Rogério de Souza em 03/12/2025 15:37:53.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sala da Subomissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

03 de dezembro de 2025,

vereador PAULO FRANGE

Renata Falzoni
PRESIDENTE

Kenji Ito
VICE-PRESIDENTE

Carlos Alberto Bezerra Jr

Gilberto Nascimento

Pastora Sandra Alves

Senival Moura

Matéria DSP 28609/2025. Documento digitalizado e autenticado por ANDERSON ROGERIO DE SOUZA, juntado ao PL 1487/2025 por Anderson Rogério de Souza. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=697278.