



PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA
SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 1.135/25.

Trata-se de projeto de lei de iniciativa da nobre Vereadora Rute Costa, que dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação visível dos motoristas em veículos de transporte por aplicativo no Município de São Paulo.

A Justificativa esclarece que a segurança dos passageiros dos serviços de transporte por aplicativo é uma preocupação crescente na cidade de São Paulo. “Muitas situações de risco, fraudes e crimes poderiam ser evitadas com medidas simples que garantam transparência e identificação clara do motorista”. Daí a proposta que obriga o motorista a disponibilizar identificação visível ao passageiro, com “dados essenciais para sua correta identificação, aumentando a confiança no serviço, prevenindo fraudes e possibilitando denúncias mais efetivas quando necessário”.

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

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

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

No que tange ao transporte remunerado privado individual, o Supremo Tribunal Federal tem se manifestado sobre o tema no sentido de reconhecer a competência municipal para sua regulamentação, com destaque para o que ficou decidido, em sede de repercussão geral, no RE nº 1.054.110/SP (Rel. Min. Marco Aurélio, j. 09/05/2019, DJe de 06/09/2019). Nesse precedente, prevaleceram as teses de que: (i) “no exercício de sua competência



para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal”; e (ii) a proibição ou restrição da atividade de transporte individual “é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência” (Tema 967).

No aspecto material, depreende-se da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, que, atualmente, existem duas formas de transporte individual de passageiros, uma delas considerada de caráter público, prestada de forma aberta, disponível a qualquer cidadão, outra considerada de caráter privado, não aberto ao público, disponível apenas para usuários previamente cadastrados em uma plataforma de comunicação em rede. Ou seja, o cadastro prévio é exigido pela Lei Federal para essa modalidade não aberta.

Por outro lado, cabe aos Municípios organizarem, disciplinarem e fiscalizarem esses serviços, a teor dos artigos 11-A e 11-B da mesma Lei Federal nº 12.587/12:

“Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;



II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 .”

“Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.”



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Como se percebe, o projeto está em linha com as diretrizes básicas da Lei Federal, na medida em que apenas exige que dados básicos do motorista estejam visíveis dentro do veículo para segurança dos passageiros, a saber: nome completo do motorista, fotografia recente, número da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida, nome e logomarca do aplicativo e número de registro ou cadastro do motorista no aplicativo.

Verifica-se, pois, a plena competência legislativa do Município para regulamentar essas condições de segurança nessa modalidade de transporte privado individual de passageiros, no exercício do seu poder de polícia.

Com efeito, a pretensão de regulamentar o serviço na cidade de São Paulo encontra respaldo no poder de polícia administrativa do Município, cuja definição consta do art. 78 do Código Tributário Nacional:

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

Por fim, é de notar que a Resolução SMT-CMUV nº 16, de 7 de julho de 2017, da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, que regulamenta os requisitos mínimos exigidos para cadastramento de condutores nas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs para exploração do transporte privado individual de passageiros, também tratou da necessidade de colocar ao alcance visual dos passageiros informações sobre o motorista de aplicativo. Confira-se:

“Art. 5º Todos os condutores deverão ter afixado em local visível ao passageiro sua identificação com foto e número do CONDUAPP, conforme modelo constante do Anexo I desta Resolução.”

Em síntese, o projeto, de iniciativa e competência do Legislativo Municipal, versa sobre interesse público relativo à segurança na mobilidade urbana, a ser tutelado sob o fundamento do latente interesse local, combinado com o poder de polícia do Município, razão pela qual poderá seguir em tramitação nesta Casa.

Para sua aprovação a propositura dependerá do voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica do Município.

Ante o exposto, somos **PELA LEGALIDADE**, nos termos do seguinte Substitutivo, que visa adequar a redação do projeto à técnica legislativa, incluir previsão de atualização monetária da multa e eliminar o artigo que estipulava prazo determinado para regulamentação da lei pelo Executivo, em respeito ao princípio da separação dos Poderes.



SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 1.135/25.

Dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação visível dos motoristas em veículos de transporte por aplicativo no Município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica instituída a obrigatoriedade da afiação de identificação visível ao passageiro nos veículos utilizados para transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativo.

§ 1º A identificação deverá conter, de forma legível e visível ao passageiro, os seguintes dados:

- I - nome completo do motorista;
- II - fotografia recente do motorista;
- III - número da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida;
- IV - nome e logomarca do aplicativo;
- V - número de registro ou cadastro do motorista no aplicativo.

§ 2º A identificação deverá estar fixada no interior do veículo, preferencialmente no encosto de cabeça do banco dianteiro ou em local equivalente que permita fácil visualização pelo passageiro.



Art. 2º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o motorista e/ou o prestador do serviço por aplicativo às seguintes penalidades:

I - advertência por escrito na primeira infração;

II - multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais) em caso de reincidência;

III - suspensão temporária do direito de operar no Município em caso de infrações sucessivas.

Parágrafo único. A multa será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro que venha a ser criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 3º A fiscalização será realizada pelos órgãos municipais competentes, podendo ser criado um canal para recebimento de denúncias de irregularidades.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa,