Matéria RELCOM 3217/2025. Documento assinado digitalmente por SILVIO ANTONIO DE AZEVEDO em 15/12/2025 e juntado ao PL 872/2025 por Tomaz Levy Fregni. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=714360.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0872/25.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Sargento Nantes, que dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilização, por empresas operadoras de transporte individual por aplicativo, de funcionalidade que permita às passageiras do sexo feminino optarem por serem atendidas exclusivamente por motoristas do mesmo sexo.

Segundo a proposta, tal funcionalidade deverá estar disponível de forma clara, acessível e permanente nas plataformas digitais das empresas de transporte por aplicativo, de sorte que a escolha pela motorista do sexo feminino não acarrete qualquer custo adicional para a passageira. Ademais, determina que as empresas garantam que as motoristas cadastradas como sendo do sexo feminino tenham a possibilidade de aceitar exclusivamente corridas de passageiras do mesmo sexo, caso optem por essa configuração.

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

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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);*

Matéria RELCOM 3217/2025. Documento assinado digitalmente por SILVIO ANTONIO DE AZEVEDO em 15/12/2025 e juntado ao PL 872/2025 por Tomaz Levy Fregni. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=714360.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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." (GRIFO NOSSO)

Como se percebe, o projeto está em linha com as diretrizes básicas da Lei Federal, na medida em que apenas exige que o aplicativo disponibilize a opção de funcionalidade que permita às passageiras do sexo feminino a optarem por serem atendidas exclusivamente por motoristas do mesmo sexo, o que traz mais segurança e conforto para passageiras que desejem se valer do serviço.

Lembre-se que, segundo a justificativa da presente propositura: "Segundo pesquisa nacional de 2024 (acesso em https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2025/06/o-medo-como-rotina-o-desafio de-circular-nas-cidades-sendo-mulher), 97% das mulheres brasileiras têm medo de sofrer algum tipo de violência durante seus deslocamentos urbanos."

A medida, aliás, está alinhada com ações divulgadas por empresas do segmento que já buscam viabilizar a medida, ainda que sem exigência legal para tanto (Uber inicia piloto para que usuárias possam escolher viagens com motoristas mulheres Últimas notícias | Uber Newsroom)

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)*

Matéria RELCOM 3217/2025. Documento assinado digitalmente por SILVIO ANTONIO DE AZEVEDO em 15/12/2025 e juntado ao PL 872/2025 por Tomaz Levy Fregni. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=714360.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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

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

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

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:

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0872/25.

> *Dispõe sobre a disponibilização, por empresas de transporte individual por aplicativo, de funcionalidade que permita às passageiras optarem por motoristas do sexo feminino, no âmbito do município de São Paulo.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Matéria RELCOM 3217/2025. Documento assinado digitalmente por SILVIO ANTONIO DE AZEVEDO em 15/12/2025 e juntado ao PL 872/2025 por Tomaz Levy Fregni. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=714360.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Art. 1º As empresas operadoras de transporte individual por aplicativo que operem no município de São Paulo deverão disponibilizar funcionalidade que permita às passageiras do sexo feminino a optarem por serem atendidas exclusivamente por motoristas do mesmo sexo.

§ 1º A funcionalidade deverá estar disponível de forma clara, acessível e permanente nas plataformas digitais das empresas de transporte por aplicativo.

§ 2º A escolha por motorista do sexo feminino não poderá acarretar qualquer custo adicional para a passageira.

Art. 2º As empresas deverão garantir que as motoristas cadastradas como sendo do sexo feminino tenham a possibilidade de aceitar exclusivamente corridas de passageiras do mesmo sexo, caso optem por essa configuração.

Art. 3º O descumprimento desta Lei sujeita a empresa infratora às penalidades previstas na Lei 16.345, de 4 de janeiro de 2016, que dispõe sobre regulamentação do atendimento ao serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros – Táxi, em casos de solicitação por aplicativo (APP) ou internet, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Art. 4º As empresas terão o prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da publicação desta Lei para adequação às exigências nela previstas.

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

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

Matéria RELCOM 3217/2025. Documento assinado digitalmente por SILVIO ANTONIO DE AZEVEDO em 15/12/2025 e juntado ao PL 872/2025 por Tomaz Levy Fregni. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=714360.