



PROJETO DE LEI ____/2026

Institui a Política Municipal de Transição para a Mobilidade Elétrica e Segurança Tecnológica sobre Duas Rodas, direcionada aos serviços de entrega por aplicativos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica instituída, no âmbito do Município de São Paulo, a Política Municipal de Transição para a Mobilidade Elétrica e Segurança Tecnológica sobre Duas Rodas, com o objetivo de promover a substituição gradual de motocicletas movidas a combustão interna por modelos elétricos, dotados de tecnologias de rastreamento e telemetria, no setor de entregas e transporte individual de passageiros (mototáxi) intermediados por aplicativos.

Art. 2º São diretrizes da Política instituída por esta Lei:

I – a proteção ao meio ambiente e a redução da emissão de gases de efeito estufa e da poluição sonora no ambiente urbano;

II – a valorização e proteção da integridade física e patrimonial dos entregadores de aplicativos;

III – o fomento à inovação tecnológica aplicada à segurança pública, em caráter preventivo e suplementar;

IV – a integração de dados e o uso de inteligência artificial para o monitoramento e a recuperação de veículos subtraídos.

Art. 3º As empresas Operadoras de Tecnologia de Entregas (OTEs), responsáveis pelo gerenciamento de aplicativos de intermediação de fretes, serviços de entrega de mercadorias e alimentos, deverão implementar programas internos para a substituição progressiva das motocicletas a combustão cadastradas em suas plataformas por motocicletas elétricas.

§ 1º Para o cumprimento do disposto no *caput*, as operadoras deverão observar o seguinte cronograma de transição proporcional, tomando como base o total de veículos ativos em suas respectivas plataformas operando no Município de São Paulo:



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

- I – mínimo de 10% (dez por cento) da frota ativa em até 3 (três) anos;
- II – mínimo de 35% (trinta e cinco por cento) da frota ativa em até 5 (cinco) anos;
- III – mínimo de 70% (setenta por cento) da frota ativa em até 8 (oito) anos;
- IV – 100% (cem por cento) da frota ativa em até 10 (dez) anos.

§ 2º As operadoras deverão apresentar anualmente ao Poder Executivo Municipal um relatório circunstanciado demonstrando a evolução das metas de eletrificação estabelecidas neste artigo.

Art. 4º Como instrumento de segurança pública preventiva e proteção ao trabalhador, as motocicletas elétricas inseridas no programa de transição deverão ser, preferencialmente, equipadas de fábrica ou adaptadas com tecnologias de:

- I – rastreamento via Sistema de Posicionamento Global (GPS) e telemetria ininterrupta;
- II – bloqueio remoto de ignição em caso de furto ou roubo;
- III – conectividade sistêmica para compartilhamento voluntário de dados de geolocalização.
- IV – sistemas avançados de telemetria capazes de monitorar a direção em tempo real, identificar comportamentos de risco, inibir manobras perigosas e permitir o controle remoto e georreferenciado de velocidade limitando-a por zonas urbanas (cerca eletrônica).

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal, resguardada a legislação federal de proteção de dados e a competência dos órgãos estaduais, poderá firmar convênios, parcerias e termos de cooperação com as empresas operadoras de aplicativos visando a integração dos dados de rastreamento com as centrais de inteligência da Guarda Civil Metropolitana e das forças de segurança estaduais.

Art. 5º Para a consecução dos objetivos desta Lei, fica o Poder Executivo autorizado a adotar os seguintes instrumentos de fomento:

- I – criação de programas de incentivo fiscal e creditício para a aquisição ou locação de motocicletas elétricas pelos entregadores cadastrados nos aplicativos, observada a legislação orçamentária;
- II – celebração de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para a ampliação da infraestrutura de estações de recarga elétrica e troca de baterias (*battery swapping*) em pontos estratégicos da cidade;



III – concessão do "Selo Empresa Amiga da Mobilidade Segura" às operadoras de aplicativos que anteciparem as metas de eletrificação e integração de segurança.

Art. 6º O descumprimento das metas e prazos estipulados no art. 3º desta Lei sujeitará as empresas operadoras de aplicativos às sanções administrativas de advertência e multa, cujos parâmetros, valores e destinação serão definidos na regulamentação desta Lei.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, estabelecendo os órgãos competentes pela fiscalização, os protocolos de segurança de dados e as eventuais condicionantes administrativas aplicáveis.

Art. 8º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 12 de março de 2026

GABRIEL ABREU
VEREADOR (PODEMOS – SP)

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei propõe um marco regulatório essencial para o desenvolvimento urbano, ambiental e de segurança da Cidade de São Paulo, focando em setores vitais de nossa economia contemporânea: os serviços de entrega e de transporte de passageiros (mototáxi) por aplicativos. A propositura está rigorosamente amparada na Constituição Federal, exercendo a competência municipal para legislar sobre assuntos de interesse local, organizar o transporte municipal e tutelar a política urbana e o meio ambiente (artigos 30, incisos I e II, 182 e 225 da Constituição Federal), pautando-se ainda pelo princípio da eficiência administrativa insculpido no artigo 37 da Carta Magna.

A Cidade de São Paulo enfrenta o duplo desafio de modernizar sua mobilidade mitigando as mudanças climáticas e, simultaneamente, proteger a vida e o patrimônio de seus cidadãos. A adoção de motocicletas é o pilar operacional da logística de última milha (*last mile delivery*) e uma alternativa crucial de transporte nas periferias e favelas. Contudo, este mesmo

Alteração modal entrega



modal apresenta uma vulnerabilidade intrínseca no cenário da segurança pública, dada a sua extrema facilidade de subtração e seu uso como instrumento para a consecução de outros delitos devido à capacidade de rápida evasão.

A gravidade desse cenário é atestada por dados oficiais. Segundo os registros do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública (SINESP), o ano de 2025 contabilizou 231.777 furtos e 119.451 roubos de veículos em todo o Estado de São Paulo. Recortando essa realidade para a esfera de nosso Município, dados da Agência SP revelam que, apenas na capital, ocorreram 1,4 mil casos de roubo ou furto especificamente de motocicletas no ano de 2025. Embora os balanços estaduais indiquem uma tendência contínua de queda graças aos esforços das polícias, os números absolutos permanecem inaceitáveis. A capacidade nativa das motos elétricas de integrar sistemas de rastreamento por GPS, telemetria e bloqueio remoto desestimula o furto, viabiliza a rápida recuperação do bem e atua como um robusto instrumento preventivo de segurança pública.

Além da frente de segurança pública patrimonial, a transição para a mobilidade elétrica traz vantagens operacionais profundas, especialmente para o serviço de mototáxi em áreas periféricas e comunidades. A incorporação de sistemas avançados de telemetria permite às empresas operadoras o controle de velocidade georreferenciado (cerca eletrônica) e o monitoramento em tempo real de comportamentos de risco, inibindo eletronicamente frenagens bruscas, acelerações agressivas e manobras perigosas (como empinar a moto - *wheeling*). Essa moderação tecnológica traduz-se em uma redução drástica nos índices de sinistralidade viária, mitigando não apenas a perda de vidas e os passivos trabalhistas, mas reduzindo substancialmente os altos custos suportados pelo Sistema Único de Saúde (SUS) e pela gestão de trânsito do Município no atendimento a motociclistas acidentados.

Sob a ótica socioeconômica e ambiental, a eliminação do ruído de escapamento proporciona inestimável conforto acústico em zonas residenciais e condomínios, viabilizando o transporte e o trabalho noturno de forma civilizada e reduzindo o estresse laboral dos condutores. Somada à eliminação total de emissões de CO₂, a política fortalece o alinhamento das empresas às diretrizes ESG (Environmental, Social, and Governance), possibilitando a atração de investimentos e a negociação de créditos de carbono. Mais importante ainda, a transição garante uma redução extrema, de até 90%, nos custos operacionais diretos, libertando os microempreendedores individuais (MEIs) da dependência dos combustíveis fósseis e dos altos custos de manutenção mecânica.

Sob o aspecto jurídico, este projeto foi desenhado com rigor técnico para preservar a separação dos poderes. Não se impõem obrigações operacionais ou orçamentárias diretas ao Executivo, nem se legisla sobre trânsito de competência da União. O texto estabelece diretrizes e autoriza instrumentos de fomento. A obrigação de transição recai legitimamente sobre entes privados, as empresas operadoras, no regular exercício do poder de regulação econômica e urbana do Município.