

NOTA TÉCNICA<sup>1</sup>

# Lei estadual de motoapps: Inconstitucionalidade, restrição de liberdade e impacto socioeconômico

NT 09/2025

Lei nº 18.156/2025 (Estado de São Paulo)

Projeto de lei nº 7/2025 (ALESP)

## ANÁLISE PRELIMINAR

A [Lei nº 18.156, de 23 de junho de 2025](#), determina que a utilização de motocicletas para transporte privado de passageiros por aplicativo **só poderá ocorrer após autorização e regulamentação** feita pelos municípios de São Paulo. Em caso de descumprimento à regulamentação e fiscalização, os municípios poderão aplicar multas e a atividade será considerada como transporte ilegal.

A lei, sancionada pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, institui um modelo que subverte os princípios constitucionais, afronta à tese do STF e gera um risco real de retrocesso para a mobilidade urbana, a liberdade econômica e o sustento de milhares de trabalhadores.

Embora invoque o argumento da segurança, a nova legislação **vai contra dados observados e não enfrenta o problema** com soluções baseadas em evidências e boas práticas. Em vez disso, estimula a proibição, condiciona o exercício da atividade profissional com a regulamentação municipal e amplia a desarticulação regulatória, prejudicando diretamente milhões de cidadãos e trabalhadores.

### INCONSTITUCIONALIDADE: Competência da União e legislação federal

A atividade de transporte por aplicativo, seja por carro ou motocicleta, é **regulamentada por duas leis federais**: a [Lei nº 12.009/2009](#), que estabelece os requisitos para o exercício dessas profissões, e a [Lei nº 12.587/2012](#), que integra diferentes modos

de transporte e garante segurança, acessibilidade e eficiência no sistema de mobilidade urbana.

**Essas normas autorizam o transporte de passageiros por motocicleta**, inclusive por meio de aplicativos como Uber e 99. Além disso, o artigo 22, XI, da Constituição Federal estabelece que legislar sobre trânsito e transporte é **competência privativa da União**, o que impede estados e municípios de restringirem ou proibirem essa atividade, salvo para regulamentação em aspectos locais, conforme prevê o artigo 11-A da Lei nº 12.587. Essa regulamentação, porém, jamais pode impedir ou condicionar o funcionamento dos motociclistas por aplicativo.

Sobre o tema, o Supremo Tribunal Federal [já se manifestou e declarou inconstitucionais](#) as leis municipais que proibiam ou inviabilizaram o transporte por aplicativo, pois elas violam a legislação federal e os princípios constitucionais da **livre iniciativa, livre concorrência, liberdade profissional e valor social do trabalho**.

### IMPACTO SOCIOECONÔMICO: Renda, concorrência e mobilidade

O transporte por motocicletas via aplicativo é um vetor importante de geração de renda, especialmente nas periferias urbanas. Segundo [a FGV, em 2023, o segmento movimentou R\\$ 5 bilhões](#), com R\$ 2 bilhões transformados diretamente em renda para famílias envolvidas na atividade e geração de mais de 114 mil empregos indiretos. Em São Paulo, a proibição a esse tipo de serviço gera impacto negativo direto sobre o PIB

<sup>1</sup> O Livres **não interfere na estratégia política de líderes certificados**. A Nota Técnica analisa projetos em tramitação sob o prisma de valores liberais e das boas práticas de política pública.

municipal, com [estimativas de perda anual de R\\$ 820 milhões](#).

[Estudo da FGV \(2025\)](#) mostrou que os rendimentos dos motociclistas por aplicativo contribuíram para a criação de **528 mil postos de trabalho diretos e indiretos por ano**, chegando a **755 mil em 2023**. Além disso, as plataformas oferecem renda complementar e funcionam como rede de proteção em momentos de crise, como durante a pandemia da Covid-19.

Deste modo, enfatizamos que regulamentar não é proibir. **Normas claras fortalecem a concorrência**, protegem os consumidores e ampliam as opções de mobilidade. Já medidas como as da Lei 18.156/2025 limitam o direito de escolha, desestimulam o empreendedorismo e reduzem alternativas de transporte acessível, sobretudo para quem mais precisa.

Com uma regulamentação adequada, o setor pode continuar promovendo inclusão econômica, mobilidade eficiente e melhoria da qualidade de vida nas regiões periféricas.

## SEGURANÇA E MOBILIDADE: Caminho está na regulação eficiente

O aumento de acidentes com motociclistas é um problema e exige atenção, mas a resposta não está na criminalização da atividade. Empurrar os serviços para a informalidade dificulta a fiscalização e reduz a segurança.

A experiência de **Fortaleza**, onde o serviço opera desde 2021, mostra o potencial de integração entre **inovação e segurança**. Mesmo com o crescimento da frota, a cidade reduziu as mortes no trânsito de [377 em 2014 para 184 em 2024](#) – uma queda de **51% em dez anos**. Esse avanço decorre de políticas públicas bem coordenadas, como redução de velocidade, readequações viárias e fiscalização eletrônica.

Nesse sentido, [a literatura internacional](#) oferece evidências de que os aplicativos de mototáxi apresentam mais segurança do que as demais modalidades de uso de motocicletas.

## CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

A Lei 18.156/2025 representa um **retrocesso institucional, econômico e jurídico**. Ao permitir que municípios possam impedir a operação de mototáxis por aplicativo, cria-se um ambiente de insegurança jurídica, desigualdade regulatória e ameaça à renda de milhares de trabalhadores.

Restringir a atuação legal dessas plataformas **limita opções seguras e acessíveis**, prejudicando a mobilidade urbana e a **liberdade de escolha dos usuários**. Tais meios de locomoção já demonstraram ser **eficientes e confiáveis**, especialmente para a população de menor renda.

Diante disso, o Livres recomenda:

1. **Revogação da Lei 18.156/2025** através de projeto da Assembleia Legislativa de São Paulo.
2. A **contestação jurídica de eventuais abusos** de interpretação da nova lei, por meio de ações individuais e coletivas baseadas na Constituição e na jurisprudência do STF.
3. A **elaboração de diretrizes e regulamentações municipais**, a partir do cumprimento das leis federais em vigor, complementando-as para promover serviços seguros e eficientes.

## CONTRIBUIÇÕES DE

### Rafael Moredo

Coordenador de Políticas Públicas do Livres

### Matheus Rocha

Analista de Relações Governamentais do Livres