

## COMISSÃO DE COMUNICAÇÃO

### PROJETO DE LEI Nº 3.646, DE 2025

Institui, no âmbito de cada unidade da federação, o Cadastro Estadual Unificado de Condutores de Transporte Individual Remunerado de Passageiros, com a finalidade de integrar, em plataforma digital única e dá outras providências.

**Autor:** Deputado LUIZ CARLOS HAULY

**Relator:** Deputado JULIO CESAR RIBEIRO

#### I - RELATÓRIO

O projeto cria um cadastro unificado de motoristas de aplicativo e de taxistas em cada unidade da federação. Com essas informações se espera que os usuários possam solicitar os “serviços de transporte de forma ampla, segura, transparente e eficiente, promovendo a concorrência leal entre os condutores cadastrados.” Cabe ao Sebrae a implementação do cadastro e da plataforma para a chamada dos serviços. O sistema deverá assegurar isonomia, transparência das informações e a proteção dos dados pessoais.

O projeto não possui apensos ou emendas e foi distribuído às Comissões de Comunicação; de Viação e Transportes; de Desenvolvimento Urbano e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 RICD).

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

É o relatório.



\* C D 2 2 5 0 1 6 6 6 7 4 2 6 0 0 \*

## II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 3.646, de 2025, de autoria do Deputado Luiz Carlos Hauly, institui o Cadastro Estadual Unificado de Condutores de Transporte Individual Remunerado de Passageiros, com a finalidade de integrar, em plataforma digital única, motoristas de aplicativo e taxistas. O objetivo declarado é promover maior transparência, segurança e concorrência leal entre os condutores cadastrados, permitindo que os usuários acessem os serviços de transporte individual de forma ampla e eficiente.

Sob a ótica de mérito, a proposta toca em um tema sensível e relevante para a sociedade moderna. O transporte individual remunerado de passageiros, notadamente por meio de aplicativos, tornou-se parte essencial da mobilidade urbana, impactando positivamente milhões de brasileiros que dependem dessa atividade como meio de locomoção ou de renda. Trata-se de um setor dinâmico, fruto direto da inovação tecnológica e da economia digital, que democratizou o acesso ao transporte, reduziu custos e ampliou as opções disponíveis ao usuário.<sup>1</sup>

No entanto, a criação de um cadastro estadual unificado, ainda que com o intuito de ampliar a transparência e facilitar a integração entre os serviços, mostra-se desnecessária e potencialmente contraproducente. O mercado de transporte individual já conta com mecanismos tecnológicos avançados de controle, verificação e avaliação, que funcionam de maneira integrada, segura e transparente. As próprias plataformas privadas realizam o cadastramento, checagem de antecedentes, avaliação de condutores e monitoramento das corridas em tempo real, garantindo a segurança e a rastreabilidade das viagens sem ônus para o poder público.

Além disso, a coexistência entre o transporte por aplicativo e o serviço de táxi vem se consolidando de forma equilibrada. Ambos encontraram nichos próprios de mercado e convivem de modo complementar. Os taxistas, inclusive, já utilizam plataformas digitais próprias e ferramentas de chamada

<sup>1</sup> <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2024/05/uber-sinonimo-da-nova-era-do-trabalho-completa-10-anos-no-brasil.shtml>, acessado em 06/10/2025.



\* C D 2 5 0 1 6 6 6 7 4 2 6 0 0 \*

online, o que demonstra que o próprio setor tem se adaptado e se modernizado sem necessidade de intervenção estatal. Criar uma plataforma pública paralela, portanto, não apenas duplicaria sistemas já existentes, mas também poderia gerar burocracia, custos desnecessários e insegurança sobre a gestão dos dados dos condutores e usuários.

Do ponto de vista jurídico e regulatório, a proposta também apresenta inconsistências relevantes. A Constituição Federal, em seu artigo 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. No exercício dessa competência, foram editadas as Leis nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, e nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, definindo o transporte remunerado privado individual de passageiros. De acordo com a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, especialmente nos julgamentos da ADPF 449 e do RE 1054110, cabe aos municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o transporte privado individual em suas respectivas jurisdições, respeitados os parâmetros fixados pela legislação federal. Assim, a criação de um cadastro em âmbito estadual extrapola as competências atribuídas pela Constituição, configurando ingerência indevida na esfera regulatória da União e dos municípios.

Importa ainda destacar que o transporte remunerado privado individual de passageiros é atividade de natureza essencialmente privada, baseada nos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, previstos no artigo 170 da Constituição Federal e reafirmados pela Lei nº 13.874/2019, conhecida como Lei da Liberdade Econômica. A imposição de um cadastro ou plataforma única gerida pelo Estado interfere diretamente no modelo de negócios das empresas que operam nesse segmento, restringindo a concorrência, a inovação e a autonomia dos empreendedores e motoristas parceiros. Tal intervenção, além de desproporcional, fere o princípio da intervenção mínima do Estado na economia e pode comprometer o equilíbrio competitivo de um setor que hoje funciona de forma eficiente e autorregulada.

Ressalte-se, por fim, que o projeto também confunde regimes jurídicos distintos. O transporte público individual, prestado pelos taxistas, está sujeito à regulação e à permissão do poder público, com regras tarifárias, limitação de licenças e fiscalização específica. Já o transporte privado



individual, mediado por plataformas digitais, é regido por lógica de mercado e liberdade de oferta. Tratar ambas as modalidades de forma idêntica dentro de um mesmo cadastro é juridicamente inadequado e tecnicamente ineficaz.

Dessa forma, embora o propósito do projeto seja legítimo, a medida proposta não traz ganhos práticos à sociedade e, ao contrário, gera sobreposição regulatória, burocracia e insegurança jurídica. Considerando o atual cenário de funcionamento do transporte individual de passageiros, já marcado por ampla concorrência, inovação tecnológica e transparência, entende-se que a intervenção pretendida é desnecessária e contrária aos princípios da livre iniciativa, da economicidade e da eficiência administrativa.

Por todo exposto, não nos resta outra alternativa que emitir nosso voto pela **REJEIÇÃO** ao projeto de lei nº 3.646, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JULIO CESAR RIBEIRO  
Relator

