



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.527, DE 2025

(Do Sr. Mauricio Neves)

Altera a Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, para prever estudo prévio de impacto do serviço de transporte de passageiros por aplicativo com uso de motocicleta no âmbito dos sistemas de saúde pública e de mobilidade urbana como requisito para autorização da atividade, na forma que especifica.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025
(Do Sr. MAURICIO NEVES)

Altera a Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, para prever estudo prévio de impacto do serviço de transporte de passageiros por aplicativo com uso de motocicleta no âmbito dos sistemas de saúde pública e de mobilidade urbana como requisito para autorização da atividade, na forma que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem por objetivo alterar a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, para prever o estudo prévio de impacto do serviço de transporte de passageiros por aplicativo com uso de motocicleta no âmbito dos sistemas municipais de saúde pública e de mobilidade urbana como requisito para autorização da atividade.

Art. 2º A Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, passa a vigorar com o acréscimo do seguinte artigo:

“Art. 11-C Nos municípios com população superior a 500.000 (quinhentos mil) habitantes, o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, na modalidade de “transporte de passageiros por aplicativo com uso de motocicleta”, só poderá ser autorizado mediante estudo prévio que ateste:

I – **quanto ao impacto no sistema de saúde municipal:** a existência de rede hospitalar com capacidade de atendimento compatível com o aumento estimativo de vítimas de acidentes de trânsito decorrente da autorização do serviço;

II – **quanto ao impacto no trânsito:** baixa exposição do passageiro tomador do serviço a risco de acidentes em face do sistema municipal de mobilidade urbana; e

III – **quanto ao impacto na taxa de mortalidade local:** número de mortes por 100.000 habitantes abaixo de 4 óbitos por ano, segundo publicação do IPEA.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

Em 2023, tivemos a menor taxa de homicídios dos últimos 11 anos: foram 45.747 mortes, o equivalente a 21,2 casos por 100 mil habitantes. Os dados fazem parte do Atlas da Violência 2025, divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em parceria com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP). No recorte por Unidades Federativas (UFs), os menores indicadores de homicídios por 100 mil habitantes estão localizados nos estados do Sul, além de São Paulo, Distrito Federal e Minas Gerais. Já as maiores taxas se concentram nas regiões Norte e Nordeste¹. Para se ter uma ideia, Piracicaba, em São Paulo, possui taxa de 2,1 mortes por 100.000 habitantes, e Camaçari, na Bahia, 82,1².

De acordo com referido Atlas, vários fatores explicam a redução geral da violência letal no país: a continuidade da transição demográfica rumo ao envelhecimento da população (que começou antes e com mais intensidade nos estados do Sudeste e Sul); trégua na rivalidade entre as duas maiores facções criminosas; e uma verdadeira “revolução invisível” nas políticas de segurança pública locais, nas quais o planejamento, o foco no resultado, o uso da inteligência e as ações de prevenção social vêm substituindo a antiga política, baseada meramente no policiamento ostensivo³.

A maior novidade revelada pelo Atlas, no entanto, relaciona-se com o trânsito. Entre 2010 e 2019, registrou-se aproximadamente 392 mil mortes em sinistros de transporte terrestre, o que corresponde a um aumento de 13,5% em relação à década anterior e a um aumento, no mesmo período, de 2,3% na taxa de mortalidade por 100.000 habitantes. Agora, no início desta década, de 2020 a 2023, há uma tendência de aumento da mortalidade no país tendo como um dos principais fatores o aumento na mortalidade de trânsito, na medida em que **as mortes de usuários de motocicletas** cresceram **mais de 10 vezes** nos últimos 30 anos⁴.

¹ <https://www.gov.br/secom/pt-br/assuntos/noticias/2025/05/atlas-da-violencia-2025-registra-menor-taxa-de-homicidios-no-brasil-em-11-anos>

² https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_munic%C3%ADpios_do_Brasil_por_taxa_de_homic%C3%ADdios

³ <https://www.gov.br/secom/pt-br/assuntos/noticias/2025/05/atlas-da-violencia-2025-registra-menor-taxa-de-homicidios-no-brasil-em-11-anos>

⁴ *Ibidem*



Por conta desta realidade, novas autorizações de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, na modalidade de “transporte de passageiros por aplicativo com uso de motocicleta” em expansão exponencial no País, merece maior cuidado, em especial nos municípios cuja população excede 500.000 (quinhentos mil) habitantes. Tanto por conta dos riscos a que os passageiros tomadores desta modalidade de serviço ficam, de morte, vale dizer, assim como a comunidade como um todo porque, ao mesmo tempo em que se eleva o número de atendimentos de vítimas do serviço, aumenta também a necessidade de atendimento da rede pública de saúde. E enquanto isso não é possível, muitas pessoas se submeterão aos riscos de outros eventos não relacionados com esse incremento no sistema de transporte local.

O que ora se pretende, por conta dessas circunstâncias, é alterar a Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, para estabelecer que nos municípios com população superior a 500.000 (quinhentos mil) habitantes, o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, na modalidade de “transporte de passageiros por aplicativo com uso de motocicleta”, só poderá ser autorizado mediante estudo prévio que ateste, primeiro, a existência de rede hospitalar com capacidade de atendimento compatível com o aumento estimativo de vítimas de acidentes de trânsito decorrente da autorização do serviço; segundo, baixa exposição do passageiro tomador do serviço a risco de acidentes em face do sistema municipal de mobilidade urbana; e, por fim, número de mortes por 100.000 habitantes abaixo de 4 óbitos por ano, segundo publicação do IPEA.

Trata-se de questão atinente à Política Nacional de Mobilidade Urbana enquanto instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas no território do Município objetivando o acesso universal à cidade, mas com respeito à vida de cada cidadão, o planejamento do convívio social com responsabilidade atentando para todos os aspectos que envolvem o aumento da circulação de motocicletas em cidades



populosas, em especial o impacto que causa no sistema de saúde pública, no trânsito e no índice de mortalidade local.

Acreditando estar contribuindo com a defesa da vida e com o aprimoramento da política nacional de mobilidade urbana, em especial quanto às suas diretrizes relativas a autorizações de serviço de transporte de passageiros por aplicativo com uso de motocicleta, espero apoio dos Membros da Casa na sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, 10 de setembro de 2025.

MAURICIO NEVES
DEPUTADO FEDERAL - PP/SP



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 12.587, DE 3 DE
JANEIRO DE 2012**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03;12587>

FIM DO DOCUMENTO