



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.498-A, DE 2025 **(Do Sr. Lindbergh Farias)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para disciplinar a exploração do serviço de transporte público individual de passageiros; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. COBALCHINI).

DESPACHO:

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

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. Lindbergh Farias PT/RJ)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para disciplinar a exploração do serviço de transporte público individual de passageiros.

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do capítulo II-A, com a seguinte redação:

CAPÍTULO II-A

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 13-B. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte público individual de passageiros previsto no inciso VIII do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

§1º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte público individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes:

- I - eficiência, eficácia, efetividade e qualidade na prestação do serviço;
- II - segurança e conforto do motorista e dos usuários;
- III - liberdade de escolha do usuário;
- IV - fixação prévia das tarifas a serem cobradas;
- V - modicidade tarifária;
- VI - universalidade do serviço em toda a área urbana do município;
- VII - vedação a discriminação dos usuários;
- VIII - estímulo à inovação tecnológica;
- XIX - sustentabilidade ambiental.

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte público individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão estabelecer, no mínimo:



I - os requisitos subjetivos para a obtenção da licença, incluindo idoneidade profissional, capacitação técnica e condições de saúde física e mental compatíveis com o exercício da atividade;

II - os requisitos técnicos, de segurança e de conforto dos veículos;

III - o prazo de validade das licenças e as condições para sua renovação, respeitada a observância da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011;

IV - o regime tarifário e os mecanismos de sua atualização;

V - os direitos e deveres dos prestadores do serviço e dos usuários;

VI - os procedimentos de fiscalização e as sanções administrativas aplicáveis;

VII - 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);

VIII - as condições e procedimentos para a transferência das outorgas;

Art. 13-C. O serviço de transporte público individual de passageiros, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir os requisitos, condições e deveres da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, sendo-lhes garantidos todos os direitos previstos na legislação.

§1º A exploração dos serviços de transporte público individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei, na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.

§2º É permitida a transferência da outorga a terceiros e a sucessão legítima, desde que o cessionário ou herdeiro legítimo preencham os requisitos previstos nesta Lei, na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal, obtendo a anuência prévia expressa do poder público municipal ou distrital para o exercício da atividade.

Art. 13-D. Na outorga de exploração de serviço de transporte público individual de passageiros, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do caput deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado:

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente.



§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no caput deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes.

Art. 13-E. O público municipal ou distrital deverá realizar periodicamente revisão das outorgas e fiscalização dos serviços de transporte público individual de passageiros, da perspectiva do motorista e do usuário, assegurada a participação da sociedade civil.

Art. 2º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

I - Art. 12

II - Art. 12-A

III - Art. 12-B

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

JUSTIFICAÇÃO

O serviço de táxi - de utilidade pública – consiste na exploração de um serviço prestado por particular mediante autorização, fiscalização e regulação do poder público local. Não obstante, é necessária a regulamentação de requisitos em lei federal de modo a atender o mandamento constitucional que estabelece competência privativa para legislar sobre diretrizes da política nacional de trânsito e transporte e sobre condições para o exercício de profissões (art. 22, IX, XI e XVI, da CF).

O presente projeto pretende a alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 a fim de regulamentar em capítulo específico os serviços de transporte público individual, previsto no inciso VIII do art. 4º.

Atualmente o referido serviço está mencionado dentro do Capítulo II da Lei, referente às diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo. Portanto, há necessidade de correção da atecnia legal. Inclusive, pela relevância do serviço prestado e das peculiaridades de sua execução, tanto para o motorista quanto para o usuário, o mesmo merece a regulamentação em um capítulo à parte.

Faz-se necessário também conferir segurança jurídica às relações já consolidadas, em relação àqueles que detinham a outorga do serviço de táxi, usando-o como fonte de renda; àqueles que adquiriram a outorga por meio de transferência para o mesmo fim; ou ainda àqueles que receberam por herança o direito de sua exploração de forma que sejam garantidos os direitos dos usuários e o respeito às leis vigentes, sendo necessária a observância de anuência prévia e expressa do poder concedente, responsável pela fiscalização da atividade.

Nesse aspecto, entendemos que há legislações municipais que orientaram a escolha de muitos cidadãos brasileiros, posto que mais de 5.000 Municípios editaram as suas leis,



decretos, portarias, regulamentos e demais normas infralegais cuidando do serviço de taxi, a forma de seleção e os requisitos para transferência dos direitos. Tal cenário justificou a opção de milhares de pessoas e de suas famílias em dedicar suas vidas profissionais e seus recursos ao segmento do taxi, contando com a possibilidade de sucessão e da transferência de tais direitos.

É importante sublinhar que os veículos táxis são majoritariamente adquiridos por meio de financiamento bancário com prazo médio de 60 meses, além de contar com os benefícios fiscais relativos ao IPI e ao ICMS, os quais devem ser pagos integralmente na hipótese de alteração da categoria de táxi para veículo particular, ou seja, na hipótese de falecimento, além das dívida bancária, a família ainda terá de arcar com os tributos, caso tenha de modificar a categoria do veículo pela vedação à transferência.

Há mais de 600 mil taxistas e suas famílias que sobrevivem única e exclusivamente do serviço de taxi. É bastante comum o cenário familiar com o avô taxista, o filho taxista e o neto taxista. O investimento no veículo taxi é muitas vezes o único patrimônio familiar e o serviço a única fonte de sustento.

Outro ponto relevante é que a possibilidade de cessão dos direitos de exploração do serviço de taxi não interfere na liberdade do poder público local quanto à expansão ou redução do número de autorizatários com base na sua política de mobilidade urbana independentemente do direito à transferência dos direitos entre vivos ou por sucessão legítima.

Da perspectiva do usuário, o presente projeto de lei é deveras benéfico, na medida em que garante requisitos mínimos de observância pelo poder público municipal e distrital, de forma a manter hígida a política nacional de mobilidade urbana, garantindo a eficácia da prestação dos serviços públicos.

Dessa forma, conclamamos o apoio de todos os parlamentares para a aprovação deste projeto, como uma medida fundamental para garantia a segurança jurídica e a eficácia dos serviços de transporte público individual.

Sala das Sessões, em, de de 2025.

LINDBERGH FARIAS

PT-RJ



**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://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012612248-norma-pl.html
LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011	https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2011/lei-12468-26-agosto-2011611362-norma-pl.html



PROJETO DE LEI Nº 1.498, DE 2025

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para disciplinar a exploração do serviço de transporte público individual de passageiros.

Autor: Deputado LINDBERGH FARIAS

Relator: Deputado COBALCHINI

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para disciplinar a exploração do serviço de transporte público individual de passageiros, por meio do acréscimo de quatro artigos.

Nesse contexto, cabe exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o transporte público individual, ou seja, o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas.

Nessa regulamentação e fiscalização deverão ser observadas as seguintes diretrizes: (i) eficiência, eficácia, efetividade e qualidade na prestação do serviço; (ii) segurança e conforto do motorista e dos usuários; (iii) liberdade de escolha do usuário; (iv) fixação prévia das tarifas a serem cobradas; (v) modicidade tarifária; (vi) universalidade do serviço em toda a área urbana do município; (vii) vedação a discriminação dos usuários; (viii) estímulo à inovação tecnológica; e (ix) sustentabilidade ambiental.





Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Cobalchini – MDB/SC

Ademais, deverão ser estabelecidos, no mínimo: (i) os requisitos subjetivos para a obtenção da licença, incluindo idoneidade profissional, capacitação técnica e condições de saúde física e mental compatíveis com o exercício da atividade; (ii) os requisitos técnicos, de segurança e de conforto dos veículos; (iii) o prazo de validade das licenças e as condições para sua renovação, respeitada a observância da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011; (iv) o regime tarifário e os mecanismos de sua atualização; (v) os direitos e deveres dos prestadores do serviço e dos usuários; (vi) os procedimentos de fiscalização e as sanções administrativas aplicáveis; (vii) 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); e (viii) as condições e procedimentos para a transferência das outorgas.

O serviço de transporte público individual de passageiros, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir os requisitos, condições e deveres da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, sendo-lhes garantidos todos os direitos previstos na legislação.

Nesse quadro, a exploração dos serviços de transporte público individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos no projeto de lei, na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. É permitida a transferência da outorga a terceiros e a sucessão legítima, desde que o cessionário ou herdeiro legítimo preencham os requisitos previstos nesta Lei, na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal, obtendo a anuência prévia expressa do poder público municipal ou distrital para o exercício da atividade.

Na outorga de exploração de serviço de transporte público individual de passageiros, reservar-se-ão 10% das vagas para condutores com deficiência. Para concorrer a essas vagas reservadas, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: (i) ser de sua propriedade e por ele conduzido; e (ii) estar adaptado às suas

Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Telefone: (61) 3215-5358 | dep.cobalchini@camara.leg.br





Câmara dos Deputados

Gabinete do Deputado Cobalchini – MDB/SC

necessidades, nos termos da legislação vigente. No caso de não preenchimento de todas as vagas reservadas, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes.

Ainda, o poder público municipal ou distrital deverá realizar periodicamente revisão das outorgas e fiscalização dos serviços de transporte público individual de passageiros, da perspectiva do motorista e do usuário, assegurada a participação da sociedade civil.

Por fim, revogam-se os seguintes dispositivos da PNMU: art. 12, art. 12-A e art. 12-B.

O projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Urbano; Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - 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 RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise tem como objetivo alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para disciplinar a exploração do serviço de transporte público individual de passageiros, conferindo aos Municípios e ao Distrito Federal competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar essa modalidade de transporte.

A proposta estabelece diretrizes para essa regulamentação, tais como: eficiência, eficácia, efetividade e qualidade no serviço; segurança e conforto de motoristas e usuários; liberdade de escolha do usuário; fixação prévia e modicidade tarifária; universalidade do serviço; vedação à discriminação de usuários; incentivo à inovação tecnológica; e sustentabilidade

Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Telefone: (61) 3215-5358 | dep.cobalchini@camara.leg.br





ambiental. Também define requisitos mínimos, como critérios de idoneidade e capacitação do motorista, condições técnicas e de segurança dos veículos, validade das licenças, regime tarifário, direitos e deveres das partes, mecanismos de fiscalização e exigência de seguros obrigatórios.

A iniciativa é plenamente oportuna e necessária. A evolução das modalidades de transporte urbano, especialmente diante da coexistência entre o transporte público coletivo, os serviços de táxi e as plataformas digitais de transporte individual, exige uma atualização normativa que garanta segurança jurídica, qualidade do serviço e respeito às competências locais.

Ao reafirmar a competência municipal e distrital para regulamentar e fiscalizar o serviço, o projeto reforça o princípio federativo e a autonomia dos entes locais, que são os mais aptos a compreender e atender às peculiaridades da mobilidade urbana em cada localidade. Além disso, a proposta contribui para consolidar uma estrutura regulatória estável, beneficiando motoristas, usuários e o próprio poder público.

A previsão de requisitos mínimos como idoneidade profissional, condições de segurança, acessibilidade e cobertura por seguros obrigatórios eleva o padrão de qualidade e protege o interesse público, enquanto a reserva de vagas para condutores com deficiência promove inclusão social e oportunidades equitativas no mercado de trabalho.

A arrecadação de tributos constitui elemento fundamental para a operacionalização da infraestrutura e da logística municipal, uma vez que o aumento do uso de transportes privado individual ou coletivo sob demanda em estradas vicinais impõe maior necessidade de investimentos públicos em manutenção viária e aprimoramento dos serviços de mobilidade rural.

Os recursos arrecadados por meio dessa tributação deverão ser aplicados em benefício direto do sistema de mobilidade urbana, com prioridade para: melhorias na infraestrutura viária e de transporte; expansão dos serviços para áreas atualmente não atendidas; e integração com os demais modais de transporte público.





Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Cobalchini – MDB/SC

Diante do exposto, somos favoráveis à aprovação do Projeto de Lei nº 1.498, de 2025 com a emenda aditiva, por entender que a medida aprimora o marco regulatório da mobilidade urbana, fortalece a competência dos Municípios e do Distrito Federal e contribui para um sistema de transporte mais eficiente, justo e sustentável.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado COBALCHINI
Relator

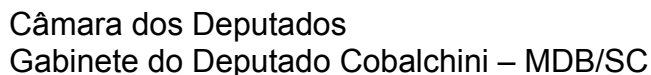
Apresentação: 22/10/2025 10:00:36.660 - CDU
PRL 3 CDU => PL 1498/2025

PRL n.3



Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Telefone: (61) 3215-5358 | dep.cobalchini@camara.leg.br





Adiciona artigo 13-F ao art. 1º do Projeto de Lei 1498/2025, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13-F. Os serviços de transporte privado individual ou coletivo sob demanda, oferecidas pelas plataformas de aplicativos em rede, deverão ser regulamentados, autorizados, disciplinados e fiscalizados pelos Municípios e o Distrito Federal no âmbito dos seus territórios, sendo facultado a cobrança de tributos ou tarifas pelo uso intensivo da infraestrutura viária às empresas que exploram diretamente ou intermedeiam a exploração desses aplicativos ou plataformas de comunicação em rede.

Parágrafo Único. Os recursos decorrentes da cobrança prevista no caput deverão, obrigatoriamente, ser utilizados na melhoria e qualificação da infraestrutura viária do Município e do respectivo serviço do sistema de transporte público coletivo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado COBALCHINI
Relator

Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Telefone: (61) 3215-5358 | dep.cobalchini@camara.leg.br





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.498, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.498/2025, com emenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Cobalchini.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Adriano do Baldy, Antônio Doido, José Priante, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Natália Bonavides, Renata Abreu, Saulo Pedroso, Toninho Wandscheer, Cobalchini, Cristiane Lopes, Denise Pessôa, Hildo Rocha, Icaro de Valmir, Jilmar Tatto, Max Lemos e Thiago Flores.

Sala da Comissão, em 06 de novembro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente



EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO PROJETO DE LEI Nº 1.498, DE 2025

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para disciplinar a exploração do serviço de transporte público individual de passageiros.

Apresentação: 11/11/2025 10:58:24.367 - CDU
EMC-A 1 CDU => PL 1498/2025

EMC-A n.1

EMENDA ADITIVA Nº 1

Adiciona artigo 13-F ao art. 1º do Projeto de Lei 1498/2025, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13 [...]

Art. 13-F. Os serviços de transporte privado individual ou coletivo sob demanda, oferecidas pelas plataformas de aplicativos em rede, deverão ser regulamentados, autorizados, disciplinados e fiscalizados pelos Municípios e o Distrito Federal no âmbito dos seus territórios, sendo facultado a cobrança de tributos ou tarifas pelo uso intensivo da infraestrutura viária às empresas que exploram diretamente ou intermedeiam a exploração desses aplicativos ou plataformas de comunicação em rede.

Parágrafo Único. Os recursos decorrentes da cobrança prevista no caput deverão, obrigatoriamente, ser utilizados na melhoria e qualificação da infraestrutura viária do Município e do respectivo serviço do sistema de transporte público coletivo.

Sala da Comissão, em 6 de novembro de 2025.

Deputado **YURY DO PAREDÃO**
Presidente

