



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.875, DE 2025 **(Da Sra. Flávia Moraes)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana) para incluir a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no conteúdo obrigatório do Plano de Mobilidade Urbana e cria mecanismos de proteção aos motoristas em caso de acidente ou doença.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Da Sra. FLÁVIA MORAIS)

Apresentação: 17/11/2025 11:33:52.340 - Mesa

PL n.5875/2025

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana) para incluir a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no conteúdo obrigatório do Plano de Mobilidade Urbana e cria mecanismos de proteção aos motoristas em caso de acidente ou doença.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana) para incluir a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no conteúdo obrigatório do Plano de Mobilidade Urbana e cria mecanismos de proteção aos motoristas em caso de acidente ou doença.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11-C As empresas operadoras de aplicação de internet voltadas para serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei deverão:

I - tratar os dados gerados por usuários e motoristas com base na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral



* C D 2 5 9 5 8 7 0 9 7 5 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

de Proteção de Dados Pessoais – LGPD), respeitados os direitos do titular previstos naquela Lei;

II – estabelecer processo administrativo interno que assegure o contraditório, a ampla defesa e o direito de recurso nos casos de ações de bloqueio, suspensão e exclusão de usuários e de motoristas, assegurada a informação ao sujeito da ação acerca do processo em curso, a gratuidade e a transparência do processo e a revisão de eventuais decisões por pessoa natural; e

III - contratar seguro em benefício do trabalhador nela cadastrado, que garanta uma cobertura mínima em caso de acidente ou doença que impeça a prestação regular de seus serviços.

§1º A empresa operadora arcará integralmente com o custo da contratação e da manutenção do seguro de que trata o inciso III.

§2º O seguro previsto no inciso III deverá garantir coberturas para morte acidental, invalidez e incapacidade temporária.

§3º No caso de incapacidade temporária, o seguro contratado deverá garantir cobertura equivalente a, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) da remuneração média diária do trabalhador apurada nos últimos 30 dias de trabalho na plataforma, sendo o benefício devido a partir do primeiro dia de afastamento e pelo período em que perdurar a incapacidade, limitado a 30 dias por evento.

§4º Estados, Distrito Federal e Municípios, observado o disposto neste artigo, poderão estabelecer normas complementares relativas a limites, valores mínimos e parâmetros de cobertura do seguro de que trata o inciso III, visando à adequação às peculiaridades e necessidades locais.”

“Art. 24.
.....





CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

XII – diretrizes para a integração e regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, observado o disposto no art. 11-A.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa a criar mecanismo que incentive os Municípios a regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, também conhecido como transporte por aplicativos.

Por força constitucional, e segundo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cabe aos Municípios a regulamentação desse serviço. Nessa perspectiva, a legislação federal não pode editar normas detalhadas sobre o tema nem obrigar que os Municípios o façam. Como resultado, ainda que algumas cidades já contem com legislação sobre transporte por aplicativo, há muitos locais onde o serviço é prestado sem regulamentação adequada. Onde ainda não se editou lei sobre o funcionamento dessas plataformas, motoristas e usuários têm de conviver com ambiente juridicamente precário, que flerta com a ilegalidade.

A situação é indesejável para todos os envolvidos. A falta de definição das obrigações e direitos de cada um abre espaço para injustiças e arbitrariedades. A Administração não tem meios adequados para fiscalizar, os motoristas ficam à mercê das decisões das plataformas e passageiros não têm a garantia do Estado de poder contar com um serviço eficiente, e principalmente seguro.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

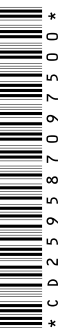
4

Diante disso, propomos que essa regulamentação seja parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana, instrumento que deve ser obrigatoriamente elaborado pelos grandes Municípios. A PNMU prevê que os Municípios que não tenham aprovado o Plano apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso eles sejam utilizados para elaborá-lo. Dessa forma, não somente criamos um incentivo poderoso para a regulamentação do transporte por aplicativo, mas também induzimos os Municípios a integra-los ao planejamento da mobilidade local.

De outra parte, considerando o modelo de repartição de competências federativas delineado na Constituição Federal de 1988 (art. 22, VII), os direitos sociais à saúde e ao trabalho (art. 6º) e a latente vulnerabilidade dos motoristas de aplicativos, com elevada exposição a riscos de acidentes de trânsito, assaltos e agressões durante o exercício de suas atividades, estipulamos a obrigatoriedade nacional de contratação, pelas plataformas, de seguro com cobertura para acidentes e doenças que inviabilizem a prestação dos serviços pelo trabalhador.

Em complemento, de modo a garantir os direitos fundamentais dos usuários e motoristas, em especial o direito à intimidade e privacidade, bem como da ampla defesa em eventuais processos administrativos internos das plataformas, incluímos dispositivo específico na citada Política Nacional. Primeiro que os dados a serem tratados respeitem a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD – Lei nº 13.709/2018), o que assegura que as plataformas não exponham ou utilizem os dados coletados de forma não consentida e para fins ilícitos, dentre outras proteções previstas naquele diploma. E, por fim, assegurar que eventuais processos de exclusão ou punições levadas a cabo por plataformas sigam amplo, gratuito e devido processo.

A ideia é a existência de patamar mínimo de proteção, em questões de saúde e segurança no trabalho, dos motoristas de aplicativo. Assim, na regulação e fiscalização do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em seu âmbito, o ente municipal terá que





CÂMARA DOS DEPUTADOS

5

observar, obrigatoriamente, a diretriz federal voltada à proteção da saúde do trabalhador ora estabelecida: a contratação de um seguro a cargo das plataformas.

Pelo exposto, rogo aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

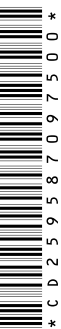
Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputada FLÁVIA MORAIS

2025-16045

Apresentação: 17/11/2025 11:33:52.340 - Mesa

PL n.5875/2025



* C D 2 5 9 5 8 7 0 9 7 5 0 0 *



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
LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201808-14;13709

FIM DO DOCUMENTO