



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 3.692-A, DE 2021** **(Do Sr. Hugo Leal)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tratar do serviço de transporte privado coletivo; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

**DESPACHO:**

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

**APRECIÇÃO:**

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

### **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



**PROJETO DE LEI Nº           , DE 2021**  
(Do Sr. HUGO LEAL)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tratar do serviço de transporte privado coletivo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tratar do serviço de transporte privado coletivo.

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

“Art. 4º .....

.....

VII – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, sem cobrança individualizada de passagem;

.....(NR)”

“Art. 11. ....

§ 1º Na regulamentação do poder público competente referida no **caput**, poderá ser autorizada comercialização dos serviços de transporte privado coletivo por meio de plataformas digitais de comunicação.

§ 2º Na hipótese de comercialização dos serviços de transporte privado coletivo por meio de empresa não transportadora, deverá ser observado o disposto na Lei nº 12.974, de 2014.





§ 3º Nos serviços de transporte privado coletivo fica proibido o seccionamento de viagens, o embarque e desembarque de passageiros durante o trajeto das viagens e o transporte de mercadorias.

§ 4º A exploração dos serviços de transporte privado coletivo sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público competente caracterizará transporte ilegal de passageiros.” (NR)

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

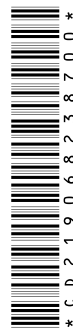
## JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), muito tem contribuído para a melhoria de questões relativas à mobilidade urbana, trazendo mais segurança, conforto e qualidade ao espaço urbano das cidades brasileiras.

Nesse contexto, podemos citar como grande avanço na legislação brasileira o disposto no art. 11, o qual trata do serviço de transporte privado coletivo, previsto no inciso VII do art. 4º, ambos dessa mesma Lei.

De acordo com referido art. 4º, o transporte privado coletivo é o “serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda.” Nesse sentido, propomos alterar a redação do inciso VII de modo a acrescentar a proibição de cobrança individualizada de passagem, como forma de evitar distorções na operacionalização desse tipo de serviço de transporte.

Por sua vez, o art. 11 da PNMU define as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas. Assim, eles deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes da mesma Lei nº 12.587, de 2012.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Portanto, dando continuidade às alterações pretendidas com este projeto de lei, julgamos ser conveniente inserir quatro parágrafos ao mencionado art. 11, com o objetivo de normatizar e sistematizar as diretrizes para tal regulação, especialmente no que tange à comercialização desses serviços por meio de aplicativos de aparelho celular e plataformas similares.

Nesse quadro, determinamos que: (i) a comercialização desses serviços pode ser feita mediante plataformas digitais de comunicação; (ii) em caso de comercialização por meio de empresa não transportadora, deve ser observada a Lei nº 12.974, de 2014, que dispõe sobre as atividades das Agências de Turismo; (iii) o seccionamento de viagens, o embarque e desembarque de passageiros durante o trajeto e o transporte de mercadorias ficam proibidos; e (iv) a exploração de tais serviços de transporte sem o cumprimento dos requisitos previstos na PNMU e na regulamentação do poder público competente caracteriza transporte ilegal de passageiros.

Acreditamos que as mudanças por nós sugeridas serão de grande benefício para os usuários do serviço de transporte privado coletivo, uma vez que as carências em sua regulação prejudicam enormemente o dia a dia deles.

São esses os fundamentos que abrigam a presente iniciativa, formulada com o objetivo de aprimorar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, razão pela qual temos a certeza de que contaremos com o apoio de nossos Pares para a aprovação da proposição.

Sala das Sessões, em 19 de outubro de 2021.

Deputado HUGO LEAL

2021-15943



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219068238700>



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Seção I**  
**Das Definições**

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. ([Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## **Seção II**

### **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

.....

## **CAPÍTULO II**

### **DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

.....

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes

diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - 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);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [\*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)\*](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
- III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)\*](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)\*](#)

## LEI Nº 12.974, DE 15 DE MAIO DE 2014

Dispõe sobre as atividades das Agências de Turismo.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre as atividades das Agências de Turismo.

Art. 2º Entende-se por Agência de Turismo a empresa que tenha por objeto, exclusivamente, a prestação das atividades de turismo definidas nesta Lei.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 3.692, DE 2021**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tratar do serviço de transporte privado coletivo.

**Autor:** Deputado Hugo Leal

**Relator:** Deputado Diego Andrade

#### **I - RELATÓRIO**

Compete à Comissão de Viação e Transportes apreciar matéria referente aos assuntos atinentes ao transporte de passageiros, conforme disposto no inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

O Projeto de Lei nº 3.692, de 2021, de autoria do Deputado Hugo Leal, altera a Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pretende esclarecer o conceito de transporte privado coletivo, determinando que o serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, sem cobrança individualizada de passagem.

A proposição também permite que a comercialização do transporte privado coletivo por plataformas digitais de comunicação poderá ser autorizada por meio de regulamentação do poder público competente, desde que seja observada a Lei nº 12.974, de 2014, que dispõe sobre as atividades das Agências de Turismo.

Além disso, estabelece que serviços de transporte privado coletivo fica proibido de fazer o seccionamento de viagens, o embarque e desembarque de passageiros durante o trajeto das viagens e o transporte de mercadorias. Caso a exploração dos serviços de transporte privado coletivo não cumpra os requisitos previstos na Lei nº 12.587/2012 e na regulamentação do poder público competente será caracterizado transporte ilegal de passageiros.

Nos termos do Art. 17, inciso II, alínea "a" do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados distribuiu esta proposição à Comissão de Viação e Transporte (CVT); e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), nos termos regimentais e constitucionais para, no âmbito de suas respectivas competências, analisar o PL nº 3.692, de 2021, sujeito à apreciação conclusiva





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

pelas comissões, nos termos da art. 24 do Regimento Interno.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

### II - VOTO DO RELATOR

A Lei nº 12.587, de 2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), tem desempenhado papel relevante no aprimoramento das políticas de deslocamento nas cidades brasileiras. Ao consolidar princípios, objetivos e instrumentos de planejamento, a norma contribui para tornar a mobilidade urbana mais organizada e eficiente, com reflexos positivos na segurança viária, no conforto dos usuários e na qualidade do espaço urbano, favorecendo cidades mais acessíveis e com melhor integração entre os diferentes modos de transporte.

Nesse cenário, merece destaque o avanço representado pela disciplina conferida ao serviço de transporte privado coletivo, previsto no inciso VII do art. 4º e regulamentado no art. 11 da referida Lei. Ao reconhecer esse tipo de serviço e atribuir ao poder público competente a responsabilidade por sua autorização, organização e fiscalização, o marco legal da PNMU fortalece a segurança jurídica do setor e estabelece bases para uma prestação mais regular, transparente e compatível com os objetivos da mobilidade urbana. Trata-se, portanto, de um dispositivo importante para manter um sistema de transporte mais equilibrado, confiável e seguro para os seus usuários.

Segundo a justificativa do projeto a Lei nº 12.587/2012, ao tratar do transporte privado coletivo no art. 4º, inciso VII, descreve-o como o serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, destinado à realização de viagens com características operacionais específicas para cada demanda. Nesse sentido, o PL nº 3.692/2021 propõe aperfeiçoar a redação do dispositivo para explicitar a vedação à cobrança individualizada de passagem, medida que busca evitar distorções na operação do serviço e impedir que ele seja utilizado como forma indireta de oferta de transporte regular ao público, serviço esse de essencialidade público com regras específicas para o seu funcionamento.

O Projeto de Lei nº 3.692, de 2021, portanto, promove ajustes pontuais e importantes na Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao precisar conceitos e organizar diretrizes para a regulação do transporte privado coletivo, sobretudo diante do crescimento desses serviços e de sua comercialização por meios digitais, evitando assim distorções e a utilização distorcidas das ferramentas difitais. No mérito, a proposição contribui para reduzir ambiguidades regulatórias e





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

reforçar a natureza privada e contratada desse tipo de transporte, deixando claro que se trata de serviço restrito a grupo determinado, e não de alternativa informal ao transporte coletivo público aberto ao público.

Além disso, o texto aprimora o art. 11 da PNMU ao estabelecer parâmetros objetivos para a atuação do poder público na autorização, disciplina e fiscalização do serviço. Entre as medidas, destacam-se: (i) a previsão de comercialização por plataformas digitais, conforme regulamentação do ente competente; (ii) a exigência de observância da Lei nº 12.974/2014 quando a comercialização for realizada por empresa que não seja transportadora; (iii) a proibição de práticas que desvirtuem o instituto — como o seccionamento de viagens, o embarque e desembarque ao longo do trajeto e o transporte de mercadorias; e (iv) o reconhecimento de que a exploração do serviço em desconformidade com os requisitos legais e regulatórios caracteriza transporte ilegal de passageiros. Em conjunto, essas providências fortalecem a segurança jurídica, organizam o mercado, ampliam a proteção dos usuários e tornam mais efetiva a fiscalização, em consonância com os objetivos da PNMU de qualificar a mobilidade urbana.

Diante do exposto, por se tratar de iniciativa que aprimora a Política Nacional de Mobilidade Urbana e confere maior clareza normativa à regulação do transporte privado coletivo, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.692/2021.

Sala da Comissão, de de 2026.

**Deputado Diego Andrade**  
**Relator**





Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.692, DE 2021

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.692/2021, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Diego Andrade.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Geraldo Mendes e Rosana Valle - Vice-Presidentes, Beбето, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alden, Danrlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Sargento Fatur, Sargento Gonçalves, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gilson Daniel, Greyce Elias, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Julio Lopes, Márcio Honaiser, Nicoletti, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 08 de abril de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO  
Presidente



**FIM DO DOCUMENTO**