



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.527-A, 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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. ZÉ TROVÃO).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO 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 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.

Apresentação: 10/09/2025 15:56:35.670 - Mesa

PL n.4527/2025

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 |
|---|---|



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.527, DE 2025

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.

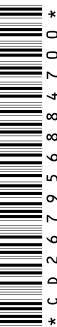
Autor: Deputado MAURICIO NEVES

Relator: Deputado ZÉ TROVÃO

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'd', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 4.527, de 2025. O texto pretende alterar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 2012, para restringir a autorização do serviço de transporte de passageiros em motocicleta mediado por aplicativo aos municípios onde fique atestada: capacidade do sistema de saúde de absorver o aumento da demanda por atendimento; baixa exposição do passageiro a risco de acidentes; e impacto na taxa de mortalidade local inferior a 4 por 100 mil habitantes.

Na justificção, o Autor apresenta dados do Atlas da Violência 2025, do Ipea, para sustentar que “as mortes de usuários de motocicletas cresceram mais de 10 vezes nos últimos 30 anos” e, por isso, a autorização do serviço na “modalidade por aplicativo, merece maior cuidado, em especial nos municípios cuja população excede 500.000 (quinhentos mil) habitantes”. Alega que a medida contribui para o “planejamento do convívio social com responsabilidade atentando para todos os aspectos que envolvem o aumento da circulação de motocicletas”.





Após a análise de mérito desta CVT, a matéria será apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano e, então, terá a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.

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 pretende alterar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 2012, para restringir a autorização do serviço de transporte de passageiros em motocicleta mediado por aplicativo aos municípios onde fique atestada: capacidade do sistema de saúde de absorver o aumento da demanda por atendimento; baixa exposição do passageiro a risco de acidentes; e impacto na taxa de mortalidade local inferior a 4 por 100 mil habitantes.

Não obstante a boa intenção do Autor ao propor medida visando a minimizar as ocorrências envolvendo motocicletas, entendemos que a matéria não deve prosperar.

Os esforços para a redução da violência no trânsito envolvendo motocicletas baseiam-se na percepção de que esse grupo faz parte dos usuários vulneráveis do trânsito. Nesse sentido, os esforços de acalmamento do trânsito, preferencialmente associados às ações de fiscalização e engenharia, são o caminho adotado pelas políticas públicas, em especial o Pnatrans (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito).

Não se trata, portanto, de admitir que sua exclusão do trânsito faça parte de soluções admissíveis. Sob esse prisma, não pode prosperar a proposta do Autor, que pretende criar barreiras à prestação de serviço por meio de motocicletas com o objetivo de evitar aumento do número de ocorrências.

Ao contrário, o Pnatrans estrutura suas ações justamente na perspectiva de criar condições para que os usuários mais vulneráveis – pedestres, ciclistas e motociclistas –





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputado Zé Trovão - PL/SC

participem do trânsito em segurança. A maior parte das ações em favor do motociclista concentra-se nos eixos relativos a **vias seguras, segurança veicular e fiscalização**.

A existência do transporte de passageiros em motocicleta mediado por aplicativo representa, para o prestador de serviço, o direito ao trabalho e à livre iniciativa. Para o usuário, representa o direito à mobilidade eficiente e a preços módicos. A Política Nacional de Mobilidade Urbana parte do pressuposto da **integração e diversificação dos modais**, e não da exclusão de determinados meios de transporte. O trânsito seguro, por sua vez, é direito de todos e dever do Estado, mas a construção desse trânsito seguro jamais poderia se basear na exclusão de grupos ou de tipos de atividade.

Pelo exposto, voto pela rejeição do PL nº 4.527, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado ZÉ TROVÃO
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.527, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.527/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Zé Trovão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rosana Valle - Vice-Presidente, AJ Albuquerque, Bebeto, Cabo Gilberto Silva, Denise Pessôa, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Luiz Carlos Busato, Paulo Alexandre Barbosa, Rafael Fera, Rubens Otoni, Sargento Gonçalves, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Greyce Elias, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Julio Lopes, Lêda Borges, Márcio Honaiser, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 15 de abril de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente



FIM DO DOCUMENTO