



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

PROJETO DE LEI Nº DE DE 2026

(Do Senhor Marcos Tavares)

Institui a Lei Ponto Seguro, que estabelece normas gerais para a implantação, o funcionamento, a integração e a fiscalização de pontos de apoio destinados aos trabalhadores que exerçam atividades profissionais em mobilidade contínua, disciplina as responsabilidades das plataformas digitais e das organizações econômicas que coordenem essas atividades, promove o compartilhamento de estruturas com terminais, estabelecimentos privados e concessionárias de infraestrutura e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais de proteção à saúde, à segurança, à dignidade e ao bem-estar dos trabalhadores que exerçam atividades profissionais em mobilidade contínua e disciplina a implantação, o funcionamento, a integração e a fiscalização de pontos de apoio destinados a esses trabalhadores.

§ 1º Esta Lei será denominada Lei Ponto Seguro.

§ 2º As normas previstas nesta Lei constituem patamar mínimo de proteção e não afastam condições mais favoráveis estabelecidas em lei, regulamento, contrato, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho.

§ 3º A aplicação desta Lei não prejudica a competência dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para disciplinar o uso e a ocupação do solo, o licenciamento de estabelecimentos, o trânsito, o transporte e a mobilidade urbana, desde que preservadas as garantias mínimas nela estabelecidas.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – trabalhador em mobilidade: a pessoa natural que exerça atividade remunerada caracterizada pelo deslocamento habitual em vias públicas,

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

rodovias, terminais, áreas logísticas ou outros espaços externos, na condição de empregado, trabalhador autônomo, cooperado ou prestador de serviço;

II – plataforma digital de mobilidade: a pessoa jurídica que, por meio de sistema eletrônico, aplicativo ou tecnologia equivalente, organize, distribua, intermedeie ou gerencie serviços de transporte de passageiros, entrega, coleta, distribuição de mercadorias, motofrete ou atividade externa similar;

III – entidade responsável: a plataforma digital, o empregador, o contratante ou a pessoa jurídica que organize, coordene, controle ou gerencie atividade profissional em mobilidade, nos casos previstos nesta Lei;

IV – trabalhador ativo: o trabalhador que tenha realizado ao menos um serviço, deslocamento, transporte, entrega ou operação profissional nos trinta dias anteriores à apuração;

V – ponto de apoio: espaço físico permanente, compartilhado, móvel ou temporário destinado à higiene, hidratação, alimentação, descanso, proteção climática, comunicação e recuperação do trabalhador em mobilidade;

VI – ponto de apoio urbano: estrutura localizada em área urbana de concentração de serviços de transporte, entrega ou trabalho externo;

VII – ponto de apoio rodoviário ou logístico: estrutura situada em rodovia, terminal, porto seco, centro de distribuição, pátio, área de espera ou corredor logístico;

VIII – área de alta concentração: região que apresente volume relevante e recorrente de trabalhadores, embarques, desembarques, coletas, entregas, viagens ou operações externas, conforme critérios definidos em regulamento;

IX – rede compartilhada: conjunto de pontos de apoio mantido ou financiado por duas ou mais entidades responsáveis, diretamente ou mediante parceria com terceiros.

Art. 3º São princípios da Lei Ponto Seguro:

I – respeito à dignidade do trabalhador;

II – prevenção de acidentes, adoecimentos e riscos ocupacionais;

III – acesso gratuito a condições mínimas de higiene, hidratação, alimentação e recuperação;

IV – distribuição territorial proporcional à demanda efetiva;

V – compartilhamento racional da infraestrutura;

VI – acessibilidade universal;

VII – segurança física e sanitária;

VIII – proteção dos dados pessoais;





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

IX – neutralidade do acesso em relação à plataforma, ao empregador, ao sindicato, à cooperativa ou ao contratante do trabalhador;

X – cooperação entre o poder público, as empresas, as organizações de trabalhadores e a sociedade civil;

XI – preservação da autonomia dos trabalhadores, sem prejuízo do reconhecimento de vínculo de emprego quando presentes os requisitos previstos na legislação.

Art. 4º São direitos do trabalhador em mobilidade:

I – utilizar gratuitamente os pontos de apoio aos quais tenha acesso nos termos desta Lei;

II – acessar instalações sanitárias, água potável e área protegida para descanso;

III – permanecer no ponto de apoio sem obrigação de adquirir produto ou serviço;

IV – receber informação clara sobre localização, horário, capacidade e condições de funcionamento dos pontos de apoio;

V – não sofrer bloqueio, redução de oportunidades, punição, discriminação ou prejuízo remuneratório em razão da utilização do ponto de apoio;

VI – ter os seus dados pessoais e registros de acesso protegidos;

VII – comunicar, por canal acessível, deficiências de higiene, segurança, acessibilidade ou funcionamento.

CAPÍTULO II

DA OBRIGAÇÃO DE DISPONIBILIZAÇÃO DOS PONTOS DE APOIO

Art. 5º Ficam obrigadas a assegurar acesso a pontos de apoio:

I – as empresas operadoras de plataformas digitais de transporte individual de passageiros, mototáxi, motofrete, entrega, coleta ou distribuição de mercadorias que mantenham, em um mesmo Município, média mensal igual ou superior a cem trabalhadores ativos;

II – as empresas ou grupos econômicos que mantenham, em um mesmo Município, cem ou mais empregados ou prestadores de serviço exercendo predominantemente atividade profissional em mobilidade;

III – as concessionárias de infraestrutura federal de transporte, nos limites e nas condições estabelecidos nos respectivos contratos de concessão, observado o disposto no art. 18 desta Lei;

IV – os operadores de terminais, pátios ou centros logísticos federais, quando o volume e a permanência de trabalhadores justificarem a instalação da





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

estrutura, nos termos do regulamento.

§ 1º O ponto de apoio poderá ser mantido diretamente, compartilhado entre entidades responsáveis ou disponibilizado mediante convênio, contrato ou parceria com estabelecimento público ou privado.

§ 2º É vedada a transferência direta ou indireta ao trabalhador dos custos de implantação, manutenção ou utilização dos pontos de apoio.

§ 3º A disponibilização de ponto de apoio, isoladamente considerada, não caracteriza nem afasta vínculo de emprego, que será reconhecido conforme os elementos da relação efetivamente estabelecida.

§ 4º As entidades pertencentes ao mesmo grupo econômico serão consideradas conjuntamente para a apuração dos limites previstos nos incisos I e II do caput.

§ 5º É vedado o fracionamento artificial de operações, contratos, cadastros ou pessoas jurídicas com a finalidade de afastar a incidência desta Lei.

Art. 6º A entidade responsável deverá disponibilizar, no mínimo, um ponto de apoio em cada Município no qual alcance os limites estabelecidos no art. 5º.

§ 1º A quantidade adicional, a capacidade e a distribuição dos pontos de apoio serão definidas em função:

- I – do número de trabalhadores ativos;
- II – do volume médio de viagens, coletas, entregas ou operações;
- III – da extensão territorial da área atendida;
- IV – dos períodos de maior demanda;
- V – do tempo médio de deslocamento até a estrutura;
- VI – da existência de barreiras urbanas, rodoviárias ou geográficas;
- VII – da disponibilidade de estruturas compartilhadas equivalentes;
- VIII – das condições climáticas locais;
- IX – da presença de áreas de alta concentração.

§ 2º O regulamento estabelecerá metodologia nacional para a apuração dos critérios previstos no § 1º, admitida a sua adequação às características regionais.

§ 3º A utilização de estrutura compartilhada será admitida quando a capacidade, o horário de funcionamento e a localização forem compatíveis com a demanda agregada das entidades participantes.

Art. 7º A escolha da localização dos pontos de apoio deverá priorizar:

- I – centros comerciais e regiões de elevada concentração de entregas;
- II – terminais rodoviários, ferroviários, metroviários, portuários e





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

aeroportuários;

III – centros de distribuição, entrepostos, mercados, polos gastronômicos e áreas logísticas;

IV – hospitais, universidades, centros administrativos e outros locais com fluxo relevante de transporte e entrega;

V – corredores de mobilidade e áreas de embarque ou desembarque;

VI – rodovias e vias de acesso com fluxo significativo de transporte profissional;

VII – regiões com exposição acentuada a calor, chuva, frio ou outras condições climáticas adversas;

VIII – áreas em que seja limitada a oferta de instalações sanitárias públicas ou privadas.

Art. 8º Os pontos de apoio classificam-se em:

I – ponto urbano permanente;

II – ponto rodoviário ou logístico permanente;

III – ponto compartilhado conveniado;

IV – unidade móvel ou temporária, admitida em eventos, operações sazonais ou situações emergenciais;

V – estrutura equivalente reconhecida pelo poder público.

Parágrafo único. A unidade móvel ou temporária não substituirá permanentemente a estrutura fixa quando houver demanda contínua que justifique a sua implantação.

CAPÍTULO III

DA INFRAESTRUTURA E DO FUNCIONAMENTO

Art. 9º O ponto de apoio urbano deverá oferecer, no mínimo:

I – instalações sanitárias gratuitas, acessíveis, higienizadas e abastecidas com água, sabonete, papel higiênico e meio adequado para secagem das mãos;

II – água potável gratuita;

III – área coberta e protegida contra chuva, radiação solar, frio e calor excessivo;

IV – assentos em quantidade compatível com a capacidade do local;

V – condições adequadas de ventilação, iluminação, limpeza e conforto térmico;

VI – espaço destinado à alimentação, vedada a exigência de consumo no estabelecimento;

VII – tomadas ou dispositivos seguros para recarga de telefones celulares





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

e equipamentos de trabalho;

VIII – acesso gratuito à internet sem fio, quando houver disponibilidade técnica;

IX – recipientes para resíduos comuns e recicláveis;

X – kit de primeiros socorros e indicação visível dos números de emergência;

XI – iluminação e medidas de segurança compatíveis com o horário de funcionamento;

XII – local para estacionamento temporário de bicicletas e motocicletas, quando houver viabilidade física e segurança operacional;

XIII – acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

§ 1º A instalação sanitária poderá ser individual e de uso universal, desde que asseguradas privacidade, segurança e acessibilidade.

§ 2º É vedada a utilização do espaço de descanso como depósito, estacionamento de equipamentos, área de publicidade invasiva ou ambiente incompatível com a recuperação do trabalhador.

Art. 10. O ponto de apoio rodoviário ou logístico observará, além do disposto no art. 9º, as normas específicas aplicáveis aos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais e deverá dispor, conforme a natureza da operação, de:

I – chuveiros e espaço para troca de roupas;

II – estacionamento seguro e iluminado;

III – área para descanso prolongado;

IV – instalações para refeição;

V – sistema de vigilância ou monitoramento compatível com o risco;

VI – acesso seguro à rodovia, ao terminal ou à área logística.

Art. 11. O horário de funcionamento deverá ser compatível com os períodos efetivos de prestação dos serviços.

§ 1º Quando a atividade da entidade responsável ocorrer de forma ininterrupta, deverá ser assegurado acesso contínuo a, pelo menos, uma estrutura de apoio suficiente na área atendida.

§ 2º Interrupções programadas deverão ser informadas aos trabalhadores com antecedência mínima de vinte e quatro horas, acompanhadas da indicação de estrutura alternativa.

§ 3º Interrupções emergenciais serão comunicadas imediatamente pelos meios digitais disponíveis.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Art. 12. O acesso ao ponto de apoio:

- I – será gratuito;
- II – não dependerá da realização de compra ou consumo;
- III – não poderá ser condicionado ao atingimento de pontuação, número de viagens, nível de avaliação ou categoria dentro da plataforma;
- IV – não poderá ser negado em razão de filiação sindical, associativa ou cooperativa;
- V – não poderá ser utilizado para impor exclusividade, subordinação adicional ou aceitação de novas condições contratuais;
- VI – poderá ser submetido apenas a procedimento de identificação estritamente necessário à segurança e ao controle de capacidade.

Art. 13. As entidades responsáveis deverão divulgar, de maneira clara e permanentemente atualizada:

- I – a localização dos pontos de apoio;
- II – os horários de funcionamento;
- III – os serviços disponíveis;
- IV – as condições de acessibilidade;
- V – a capacidade estimada;
- VI – as interrupções temporárias;
- VII – o canal para reclamações.

§ 1º As plataformas digitais disponibilizarão essas informações no próprio aplicativo, sem consumo adicional relevante de dados móveis.

§ 2º As informações geográficas deverão ser disponibilizadas em formato que permita a integração com sistemas públicos de mobilidade e mapas digitais, resguardados os dados protegidos.

Art. 14. Os pontos de apoio deverão manter canal físico ou eletrônico para comunicação de:

- I – falta de água;
- II – indisponibilidade de sanitários;
- III – deficiência de limpeza;
- IV – ausência de acessibilidade;
- V – risco à segurança;
- VI – cobrança ou exigência indevida de consumo;
- VII – discriminação;
- VIII – utilização irregular dos dados do trabalhador.

Parágrafo único. A entidade responsável deverá informar ao comunicante





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

o número de protocolo e a solução adotada, observado prazo definido em regulamento.

CAPÍTULO IV

DA PROTEÇÃO DE DADOS E DA NÃO RETALIAÇÃO

Art. 15. O tratamento de dados pessoais decorrente do acesso aos pontos de apoio limitar-se-á ao mínimo necessário à segurança, ao dimensionamento da capacidade e ao cumprimento das obrigações legais.

§ 1º É vedada a utilização do registro de acesso para:

- I – reduzir a oferta de serviços;
- II – alterar a remuneração;
- III – elaborar ranking de produtividade;
- IV – aplicar sanção;
- V – inferir indevidamente pausa, inatividade ou recusa de serviço;
- VI – realizar publicidade individualizada sem consentimento específico;
- VII – compartilhar dados com terceiros para finalidade incompatível.

§ 2º Os dados destinados ao planejamento da rede serão anonimizados ou agregados sempre que a identificação individual não for indispensável.

§ 3º O trabalhador terá direito de acesso às informações pessoais coletadas e às finalidades do tratamento.

Art. 16. É nula a medida de retaliação motivada pela utilização regular do ponto de apoio, pela apresentação de denúncia ou pela participação em fiscalização.

Parágrafo único. Consideram-se medidas de retaliação, entre outras:

- I – bloqueio ou suspensão;
- II – redução artificial da oferta de serviços;
- III – rebaixamento em ranking;
- IV – alteração discriminatória da remuneração;
- V – ameaça;
- VI – desligamento injustificado;
- VII – inclusão em cadastro restritivo interno.

CAPÍTULO V

DAS PARCERIAS, DA INTEGRAÇÃO E DOS INCENTIVOS NÃO FISCAIS

Art. 17. As entidades responsáveis poderão celebrar parcerias para implantação e manutenção de pontos de apoio com:

- I – postos de combustíveis;
- II – terminais de transporte;





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

III – estacionamentos;
IV – centros comerciais;
V – mercados, restaurantes e estabelecimentos de alimentação;
VI – centros de distribuição e operadores logísticos;
VII – concessionárias e permissionárias de serviços ou infraestrutura;
VIII – sindicatos, associações e cooperativas;
IX – instituições de ensino;
X – entidades da sociedade civil;
XI – entes públicos, mediante adesão voluntária e instrumento jurídico próprio.

§ 1º O instrumento de parceria deverá definir responsabilidades relativas à manutenção, limpeza, segurança, acessibilidade, proteção de dados e continuidade do atendimento.

§ 2º A parceria não afastará a responsabilidade da entidade obrigada por assegurar o efetivo cumprimento desta Lei.

§ 3º A participação de ente público dependerá de decisão do respectivo ente federativo, de previsão orçamentária e da observância da legislação aplicável.

Art. 18. Os pontos de parada e descanso reconhecidos nos termos da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, poderão integrar a rede prevista nesta Lei, desde que observados os requisitos aplicáveis e assegurado o acesso às categorias de trabalhadores compatíveis com a estrutura.

§ 1º Não haverá duplicidade de exigências quando uma mesma instalação atender integralmente às normas desta Lei e à legislação específica.

§ 2º A integração prevista no caput não reduzirá os requisitos de segurança, salubridade, conforto e repouso estabelecidos para os motoristas profissionais.

Art. 19. Os editais e contratos de novas concessões federais de infraestrutura de transporte poderão prever a implantação, a manutenção ou o compartilhamento de pontos de apoio, de acordo com estudos de demanda e viabilidade.

Parágrafo único. A inclusão de obrigação em contrato vigente dependerá de instrumento próprio e da preservação do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Art. 20. O poder público poderá reconhecer, mediante certificação de caráter não tributário, os estabelecimentos que voluntariamente disponibilizem





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

estrutura superior aos requisitos mínimos desta Lei.

Parágrafo único. A certificação:

- I – não gerará benefício fiscal automático;
- II – dependerá de vistoria ou comprovação periódica;
- III – poderá ser suspensa ou cancelada diante de irregularidade;
- IV – não afastará a fiscalização.

CAPÍTULO VI

DO MONITORAMENTO E DA FISCALIZAÇÃO

Art. 21. A entidade responsável manterá registro atualizado:

- I – dos pontos de apoio próprios, compartilhados ou conveniados;
- II – dos horários de funcionamento;
- III – da capacidade instalada;
- IV – das interrupções;
- V – das inspeções e manutenções realizadas;
- VI – das reclamações recebidas e providências adotadas;
- VII – do número agregado de trabalhadores ativos considerado no dimensionamento.

§ 1º Os registros serão conservados pelo prazo mínimo de cinco anos.

§ 2º É vedada a inclusão, no relatório de monitoramento, de dados pessoais desnecessários.

Art. 22. A fiscalização será exercida pelas autoridades competentes em matéria de trabalho, transporte, vigilância sanitária, defesa do consumidor e proteção de dados, respeitadas as respectivas atribuições.

§ 1º A atuação fiscalizatória poderá ser articulada por meio de acordos de cooperação, sem criação obrigatória de nova estrutura administrativa.

§ 2º O trabalhador, a entidade sindical, a associação profissional, o Ministério Público ou qualquer interessado poderá comunicar irregularidade aos órgãos competentes.

Art. 23. O descumprimento desta Lei, assegurados o contraditório e a ampla defesa, sujeitará a entidade infratora, conforme a gravidade da conduta, a:

- I – advertência e fixação de prazo para correção;
- II – multa de R\$ 10.000,00 a R\$ 100.000,00 por Município ou unidade operacional desatendida;
- III – multa diária em caso de manutenção da irregularidade após o término do prazo de correção;
- IV – suspensão ou cancelamento da certificação prevista no art. 20;





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

V – demais sanções trabalhistas, civis, sanitárias, consumeristas, regulatórias e relativas à proteção de dados previstas na legislação.

§ 1º A multa será graduada de acordo com:

- I – a gravidade e a duração da infração;
- II – o número de trabalhadores afetados;
- III – o porte econômico do infrator;
- IV – a vantagem obtida;
- V – a cooperação com a fiscalização;
- VI – a adoção espontânea de medidas corretivas;
- VII – a reincidência.

§ 2º Os valores previstos no inciso II do caput serão atualizados anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA.

§ 3º A reincidência específica implicará aplicação da multa em dobro.

§ 4º A advertência não será aplicada quando a infração envolver cobrança do trabalhador, retaliação, discriminação, tratamento ilícito de dados, risco grave à segurança ou reincidência.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 24. As obrigações desta Lei não afastam:

- I – as normas relativas aos pontos de parada e descanso dos motoristas profissionais;
- II – as normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho;
- III – as regras de acessibilidade;
- IV – a legislação sanitária;
- V – a legislação de proteção de dados pessoais;
- VI – as competências locais sobre mobilidade, trânsito, transporte, urbanismo e licenciamento.

Art. 25. A implementação desta Lei observará os seguintes prazos, contados da publicação do regulamento:

- I – cento e oitenta dias para apresentação, pelas entidades responsáveis, do plano de implantação;
- II – trezentos e sessenta dias para disponibilização do primeiro ponto de apoio em cada Município abrangido;
- III – setecentos e vinte dias para atendimento integral dos critérios de distribuição territorial e capacidade.

Art. 26. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

oitenta dias, especialmente quanto:

- I – à metodologia de dimensionamento;
- II – aos parâmetros de localização e capacidade;
- III – aos requisitos técnicos das unidades móveis;
- IV – aos procedimentos de fiscalização;
- V – à integração com estruturas já existentes;
- VI – à certificação voluntária;
- VII – aos padrões de informação e interoperabilidade.

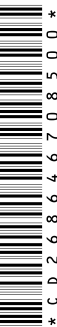
Art. 27. Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em de de 2026.

MARCOS TAVARES
Deputado Federal
PDT-RJ

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026





JUSTIFICATIVA

A presente proposição institui a Lei Ponto Seguro, destinada a assegurar infraestrutura mínima de higiene, hidratação, descanso, proteção climática, conectividade e segurança aos trabalhadores que exercem atividades em mobilidade contínua. A medida alcança motoristas de aplicativos, entregadores, motofretistas, mototaxistas, taxistas, caminhoneiros, condutores profissionais, trabalhadores de logística e outros profissionais externos, sem estabelecer tratamento uniforme para realidades distintas e sem interferir indevidamente nas competências locais relativas ao trânsito, ao transporte e ao uso do solo.

A Constituição Federal consagra a dignidade da pessoa humana, o valor social do trabalho, o direito social ao trabalho e à saúde e a redução dos riscos inerentes ao trabalho. Compete privativamente à União legislar sobre direito do trabalho e sobre trânsito e transporte, sem prejuízo da competência concorrente relativa à proteção e à defesa da saúde. A União, portanto, possui fundamento constitucional para estabelecer padrões nacionais mínimos, preservando a competência dos demais entes federativos para o licenciamento, o planejamento urbano e a suplementação das normas.

A necessidade da medida é demonstrada pela expansão do trabalho intermediado por plataformas. Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, no terceiro trimestre de 2024 aproximadamente 1,7 milhão de pessoas exerciam seu trabalho principal por meio de plataformas digitais de serviços, contingente 25,4% superior ao observado na investigação de 2022. O próprio IBGE registrou que os trabalhadores plataformizados apresentavam, em média, jornadas semanais mais extensas que os demais trabalhadores privados. Esses resultados foram divulgados tanto na apresentação técnica da pesquisa quanto na página institucional do Instituto.

A ausência de base física transforma necessidades elementares em obstáculos cotidianos. O trabalhador permanece por longos períodos na rua, exposto a calor, chuva, frio, poluição, violência, insegurança viária e falta de instalações sanitárias. O telefone celular, por sua vez, não constitui mero acessório, pois é instrumento necessário para localização, comunicação, execução do serviço e recebimento das oportunidades de trabalho.

A segurança do trabalhador em mobilidade possui também dimensão





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

coletiva. Avaliação técnica do Ministério do Trabalho e Emprego, baseada em Comunicações de Acidentes de Trabalho registradas no INSS e no eSocial, contabilizou 6,4 milhões de acidentes e 27.486 óbitos entre 2016 e 2025. O transporte rodoviário de cargas liderou o número absoluto de mortes por atividade econômica no período, e a ocupação de motorista de caminhão concentrou 4.229 óbitos. A Advocacia-Geral da União confirmou, em comunicação institucional, a ocorrência de 6,4 milhões de acidentes e mais de 27 mil mortes em uma década.

O Brasil já reconhece, por meio da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, a importância dos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais. A Agência Nacional de Transportes Terrestres mantém regulamentação e processo de implantação de pontos em rodovias federais concedidas, com requisitos relativos a sanitários, alimentação, descanso, estacionamento, iluminação e segurança. Essa estrutura, porém, é dirigida especialmente ao transporte rodoviário de cargas e passageiros e não resolve a ausência de bases de apoio nas áreas urbanas para entregadores, motoristas de aplicativos, taxistas, motofretistas e outros trabalhadores externos.

A presente proposta diferencia-se por instituir uma rede nacional interoperável, alcançar trabalhadores empregados e autônomos, incluir estruturas urbanas, rodoviárias, logísticas, compartilhadas e móveis, prever dimensionamento territorial, acessibilidade, funcionamento compatível com a demanda, proteção contra retaliação, regras específicas de proteção de dados, integração com a infraestrutura existente e responsabilidades proporcionais ao volume de atividade.

A proposição evita a criação de fundo, órgão, cargo ou despesa pública compulsória. A responsabilidade principal recai sobre as empresas e organizações econômicas que coordenem contingente relevante de trabalhadores. A participação dos entes públicos é voluntária e depende de instrumento próprio, disponibilidade orçamentária e decisão do ente competente. Para reduzir custos e evitar instalações ociosas, admite-se o compartilhamento entre plataformas, empregadores, terminais, concessionárias e estabelecimentos privados.

Também se preserva o equilíbrio econômico-financeiro das concessões vigentes. A obrigação poderá ser prevista nos novos contratos e somente será





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

incorporada a contratos existentes mediante instrumento adequado e respeito ao regime constitucional e legal das concessões.

A proteção oferecida não presume nem afasta vínculo de emprego. Essa questão continuará a ser examinada conforme as características concretas de cada relação. A norma apenas reconhece que, independentemente da classificação jurídica adotada, nenhum modelo econômico deve ser estruturado sobre a privação de água, sanitários, descanso e segurança.

A Lei Ponto Seguro oferece resposta nacional, proporcional, fiscalizável e tecnologicamente integrada a uma transformação estrutural do mercado de trabalho, conciliando proteção social, liberdade econômica, mobilidade urbana, segurança viária e responsabilidade empresarial.

Sala das Sessões, em de de 2026.

MARCOS TAVARES
Deputado Federal
PDT-RJ

Apresentação: 15/07/2026 17:01:56.270 - Mesa

PL n.3733/2026

