



PROJETO DE LEI Nº 19/2025

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FINANÇAS PÚBLICAS

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

PARECER TÉCNICO - EM 2º TURNO

Relatório

O Projeto de Lei nº 19/2025, publicado em 03/02/2025, "**Dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas intermediado por empresas operadoras de aplicativos, e dá outras providências**".

O Projeto de Lei em tela encontra-se em segundo turno de tramitação, para análise e aprovação.

Em segundo turno, o projeto de lei já passou nas seguintes comissões:

1 - Comissão de Legislação e Justiça o vereador Vile como relator diligenciou por meio do ofício 11485-25 após aprovação em 19/08/2025, posteriormente, emitiu parecer da seguinte forma:

- Constitucionalidade, legalidade e regimentalidade das Emendas nº 02, 04, e 15;
- Constitucionalidade, legalidade e regimentalidade das Emendas nº 03, 10, 11, 12 e 13, com apresentação de subemenda;
- Inconstitucionalidade, ilegalidade e regimentalidade das Emendas nº 01, 05, 06, 08, 09, 14 e das Subemendas nº 01 a 05 à Emenda nº 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025, publicado em **16/09/2025**.

2 - Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços, apreciada pelo Relator Vereador Bráulio Lara, pugnou nos seguintes termos:

- Aprovação das emendas de números 2, 3, 4 e 11 e das subemendas de números 6 a emenda 11, subemenda 1 a emenda 3, subemenda 1 a emenda 10, subemenda 1 a emenda 12 e subemenda 1 a emenda 13.



- Manifestou pela rejeição das emendas de números 1, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 15 e das subemendas de números 1 a 5, todas apresentadas à emenda 11.
- Apresentou subemenda à emenda 11, para corrigir o problema, publicado em **25/09/2025**.

3 – Comissão de Meio Ambiente, Defesa dos Animais e Política Urbana, o vereador Wanderley Porto, como relator, emitiu parecer:

- Aprovação das Emendas nº 2, 3, 4 e 11;
- Rejeição das Emendas nº 1, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 15, publicado em 21/10/2025.

Em **21/10/2025**, nos termos do Regimento Interno, fui designada como Relatora na Comissão de Orçamento e finanças.

Tudo examinado, passo à fundamentação do meu parecer e voto.

Fundamentação

Cumprе salientar que cabe à Comissão de Orçamento e Finanças Públicas o exame das proposições nos exatos Nos termos do art. 52, inciso III, alínea 'g' - **atuação do Poder Público na atividade econômica** do Regimento Interno da Câmara Municipal de Belo Horizonte.

O Projeto PL 19/2025, tem por finalidade regulamentar a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de motocicletas, realizada mediante intermediação de aplicativos digitais.

Nesse sentido, a proposição equipara essa modalidade ao serviço de transporte individual por automóveis, já disciplinado pela Lei **Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018**, e estabelece requisitos específicos para os condutores, veículos e empresas operadoras.

Além disso, define princípios, deveres e mecanismos de fiscalização a serem exercidos pelo Município, buscando assegurar segurança, eficiência e regularidade na prestação do serviço, sem implicar



criação de novas despesas obrigatórias ou impacto financeiro relevante para os cofres públicos.

Noutro giro, a proposição em análise foi objeto de emendas, subemendas e substitutivos que serão devidamente apreciados, observando-se que qualquer forma de intervenção, participação, incentivo, subsídio ou regulação econômica por parte do Município de Belo Horizonte, seja de modo direto ou indireto configura atuação do Poder Público na atividade econômica.

Ademais, a análise deve pautar-se nos artigos 170, 173 e 174 da Constituição Federal de 1988, especialmente no que concerne à livre iniciativa, à função reguladora do Estado e à vedação de exploração direta da atividade econômica pelo Poder Público, quais sejam:

Implica atuação direta do Município na economia	Implica atuação indireta do Município	Impacta o equilíbrio econômico-financeiro do Município afetando:
Criação de empresas públicas, sociedades de economia mista, consórcios ou fundos;	Concessão de benefícios econômicos (isenções, subvenções, créditos, renúncia fiscal);	A arrecadação (renúncia fiscal, ampliação de receita, novas fontes de financiamento);
Participação acionária ou financeira do Município em atividades empresariais;	Instituição de programas de fomento, apoio a empreendedores, startups, cooperativas, motofretistas, transporte privado.	O gasto público (subvenções, incentivos, renúncia de receita);
Exploração direta de atividade econômica (produção, comércio, serviços);	Criação de mecanismos de regulação econômica ou de fiscalização de atividades privadas.	O mercado local (competição com o setor privado ou apoio a segmentos produtivos).
Intervenção em preços, tarifas, subsídios ou incentivos fiscais.		

Portanto, a análise desta Comissão pauta-se na verificação de **eventual intervenção, incentivo, subsídio ou regulação econômica que possa**



afetar a livre iniciativa, a concorrência e a sustentabilidade financeira das atividades privadas no âmbito do Município.

Sendo assim, passo para análise das Emendas.

01 - Emenda Aditiva nº 1 ao Projeto de Lei nº 19/2025, -

Acréscete-se a alínea "d" ao inciso III, do o art. 5º do projeto de lei nº 19/2025: "d) disponibilize dispositivos de segurança obrigatórios como: 1 - Aparador de linha, fixado no guidão do veículo; 2 - Protetores de perna e de motor; 3 - Colete reflexivo para o condutor; 4 - No caso de serviços de entrega, faixas refletivas no baú ou compartimento de carga."

A emenda reforça as exigências de segurança com fim de reduzir risco de acidentes e lesões durante a prestação de serviços.

Aspecto econômico: O impacto é limitado e suportável, haja vista que não cria despesas ao erário municipal pois transfere a obrigação à iniciativa privada, alinhada com o art. 170, inciso IV, da CF e com a Lei nº 13.874/2019.

02 – Emenda Aditiva nº 2 ao Projeto de Lei nº 19/2025 – "Acrésceta a alínea "d" ao inciso I do artigo 5 do Projeto de Lei 19/2025: "Art. 5º - (...) d) tenha idade mínima de 21 anos."

Aspecto econômico: Apesar de não gerar impacto orçamentário, a emenda tem natureza regulatória de segurança, porém, restringe o acesso de jovens trabalhadores, sendo assim intervém diretamente na livre iniciativa.

03 - Emenda Aditiva nº 3 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acrésceta o seguinte artigo 8º ao Projeto de Lei 19/2025, renumerando-se os demais: "Art. 8º - As empresas operadoras de aplicativos nessa modalidade, compartilharão com o Poder Público a geolocalização e o horário, do início e do fim das viagens, resguardadas todas as informações pessoais dos passageiros protegidas pela LGPD, nos termos de regulamento. Parágrafo Único: As empresas operadoras de aplicativos nessa modalidade, compartilharão com a autoridade de trânsito municipal, todos os registros de acidentes ocorridos durante o transporte de passageiros realizados por colaboradores através das plataformas."



Determina que as empresas compartilhem com o poder público dados sobre viagens e acidentes.

Aspecto econômico: Não cria despesa direta ao Município, e é tecnicamente adequada tendo em vista que poderá contribuir com a fiscalização, bem como, planejamento urbano. Promoverá transparência, eficiência administrativa.

04 - Emenda Aditiva nº 4 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acrésceta o seguinte artigo 9º ao Projeto de Lei 19/2025, renumerando-se os demais.

Aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade das punições e bloqueios pelas plataformas.

Aspecto econômico: Não interfere no orçamento público, é coerente com o princípio da livre iniciativa responsável, evita abusos de poder econômico.

05 - Emenda Aditiva nº 5 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acréscete-se a alínea "d" ao inciso III, do o art. 5º do projeto de lei nº 19/2025. "d) implemente, em parceria com o poder público e iniciativa privada, pontos de apoio para motociclistas em áreas estratégicas, dotados de infraestrutura mínima, incluindo: 1. Áreas de estacionamento seguro; 2. Banheiros públicos; 3. Áreas de descanso; 4. Iluminação adequada; 5. Câmeras de vigilância; 6. Serviços básicos como água potável e WiFi."

Cria obrigação de implantação de pontos de apoio em todas as regionais, com banheiros, área de descanso, segurança e Wi-Fi.

Aspecto econômico: Apesar da relevância social e de segurança, gera impacto econômico expressivo ao setor privado, sem falar no dever de fiscalização pelo município permanente gerando custos indiretos ao erário. Também qualifica como intervenção na atividade econômica privada.

06 - Emenda Aditiva nº 6 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acréscete-se a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do projeto de lei nº 19/2025. "d) exija revisão periódica das motocicletas, como condição para



manutenção do cadastro do motociclista, arcando com os custos das revisões ou estabelecendo parcerias para sua realização gratuita ou subsidiada".

Exige que as motocicletas utilizadas no transporte sejam submetidas a revisões periódicas, com custo arcado ou subsidiado pelas empresas operadoras de aplicativo.

Aspecto econômico: Não há impacto direto ao Município, porém, o ônus econômico recai sobre as empresas. Com isso pode repercutir sobre os preços e a viabilidade dos serviços.

07 - Emenda Aditiva nº 7 ao Projeto de Lei nº 19/2025 -

Acrescenta a alínea "d" ao inciso III do art. 5º: "d) pague os custos referentes ao Seguro APP (Acidentes Pessoais de Passageiros) dos motoristas cadastrados na plataforma".

Situação: Retirada

08 - Emenda Aditiva nº 8 ao Projeto de Lei nº 19/2025 -

Acrescente-se a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do projeto de lei nº 19/2025. "d) garantir a saúde dos motociclistas de aplicativos nas ações de prevenção, promoção e assistência em saúde, inclusive com a realização de exames periódicos anuais da saúde física e mental desses motociclistas."

Acrescenta dispositivo determinando que as empresas promovam exames médicos e psicológicos periódicos aos motociclistas.

Aspecto econômico: Não há reflexo financeiro direto sobre o orçamento municipal, mas a execução dependerá de convênios com a rede pública ou privada, o que pode gerar despesa indireta ao Município, também irá onerar a atividade privada, com isso, podendo desestimular o exercício da atividade. Mas o Município tem o papel indutor de boas práticas econômicas e de proteção à saúde pública.

09 - Emenda Aditiva nº 9 ao Projeto de Lei nº 19/2025 -



Acréscete-se a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do projeto de lei nº 19/2025.
"d) ressarcir, em caso de acidente, os custos relacionados ao transporte até o serviço de urgência e à assistência à saúde em nível ambulatorial ou hospitalar, mediante solicitação de motociclista, passageiro ou representante legal dessas pessoas."

Obriga as empresas operadoras de aplicativo a ressarcir custos médicos e de transporte decorrentes de acidentes sofridos pelos motociclistas em serviço.

Aspecto econômico: Não há impacto orçamentário direto ao Município, mas a medida interfere fortemente na atividade econômica privada.

10 - Emenda Aditiva nº 10 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acréscete-se a alínea "d" ao inciso III, do o art. 5º do projeto de lei nº 19/2025:
"d) Custeie, para todos os veículos cadastrados na plataforma, sem ônus para os motoristas, seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)".

Estabelece que o seguro APP seja de custeio obrigatório pela empresa operadora, incluindo motociclista e passageiro.

Emenda similar a Emenda 7, com redação mais abrangente e sem previsão.

Aspecto econômico: Não gera impacto orçamentário público, mas cria obrigação regulatória relevante à iniciativa privada, porém, compete ao município disciplinar atividades urbanas, com fulcro no art.30, I e V da CF/88.

11 – Substitutivo-Emenda nº 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Substitutivo - "Dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas intermediado por empresas operadoras de aplicativos, e dá outras providências."

Acrescenta dispositivos que reforçam a proteção social e trabalhista dos motociclistas, incluindo o dever das empresas de custear exames, assistência em caso de acidentes e mecanismos de bem-estar.



Aspecto econômico: Não gera impacto orçamentário público, mas requer estrutura fiscalizatória, apesar do seu caráter social, contudo, implica aumento substancial de obrigações econômicas às empresas. Sendo assim, configura intervenção direta na atividade privada.

12 - Emenda Aditiva nº 12 ao Projeto de Lei nº 19/2025 – Acrescente-se o seguinte artigo 7º ao Projeto de Lei 19/2025, renumerando-se os demais: "Art. 7º. São direitos dos profissionais referidos no art. 2º desta Lei: I - desempenhar atividade econômica de forma livre, conforme disposto na legislação federal pertinente; II - a livre definição de horários, preços, dias e rotas trabalhadas, em consenso com empregador ou parceiro comercial; III - a livre associação em cooperativa, associação comercial, sindicato, aplicativo ou site, sendo vedada qualquer forma de retaliação pelas empresas operadoras de aplicativo; IV - ser tratado com respeito e urbanidade pela Administração Pública Municipal; V - trabalhar com veículo próprio, locado ou de terceiro consensual, conforme disposto na legislação federal pertinente."

Garante direitos aos motociclistas cadastrados, como livre exercício da profissão, liberdade de associação, rotas, horários e dias de trabalho – proteção de direitos econômicos e sociais dos profissionais cadastrados.

Aspecto econômico: Não gera impacto orçamentário ao erário nem tampouco aumenta encargos públicos. A medida reforça os princípios constitucionais da livre iniciativa e liberdade profissional, compatível com a liberdade econômica.

13 - Emenda Aditiva nº 13 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acrescente-se a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do projeto de lei nº 19/2025. "d) estabeleça mecanismos que impeçam jornadas de trabalho superiores a 10 horas diárias, garantindo pausas obrigatórias de descanso e intervalo mínimo entre turnos".

Estabelece limite máximo de jornada diária (10 horas) e intervalos mínimos entre turnos de trabalho.



Aspecto econômico: Não gera despesa para o Município, trata de regulação indireta da atividade econômica, apesar de impactar a dinâmica econômica do setor, visa reduzir acidentes e proteção à saúde.

14 – Emenda Aditiva nº 14 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acréscete-se o parágrafo 2º ao art. 5º do projeto de lei nº 19/2025: "§2º. As empresas operadoras de aplicativo responderão objetivamente por danos causados a passageiros ou terceiros decorrentes da prestação do serviço, independentemente de culpa do motociclista."

Inclui artigo prevendo responsabilidade objetiva das empresas por danos a passageiros e terceiros decorrentes da atividade

Aspecto econômico: Não há impacto direto ao erário, mas pode gerar efeitos econômicos relevantes ao setor privado. Apesar de reforçar a proteção do consumidor e da coletividade, se não definir critérios e limites afetará à responsabilização das empresas podendo majorar os custos dos seguros e das operações.

15 - Emenda Aditiva nº 15 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acréscete-se a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do projeto de lei nº 19/2025: "d) disponibilizar, mensalmente, à Administração Municipal, dados agregados sobre viagens, locais de maior concentração, sinistros e condutores cadastrados, visando subsidiar políticas públicas de mobilidade urbana e segurança no trânsito."

Obriga as empresas de aplicativo a enviar mensalmente dados agregados sobre viagens e sinistros à Administração Municipal, ou seja, compartilhamento periódico de informações, respeitada a Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/2018).

Aspecto econômico: Não há custo ao erário, e de baixo impacto econômico. De mais a mais, contribui para a transparência administrativa e o planejamento urbano. Com o compartilhamento de dados, pode subsidiar políticas públicas de mobilidade e segurança, pois, aprimora a regulação municipal sobre a atividade econômica.

16 – Subemenda nº 1 à Emendas 13 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –



Subemenda - Substitutivo - "Acrescente-se a alínea "d" ao inciso III do art. 5º do Projeto de Lei nº 19/2025: "Art 5º (...) III (...) d) implemente mecanismos que impeçam jornadas excessivas e garantam pausas adequadas e intervalos mínimos entre turnos, de modo a preservar a segurança no trânsito e a saúde dos motociclistas."

Acrescenta a alínea "d" ao inciso III do art. 5º, impondo que as empresas adotem mecanismos para evitar jornadas excessivas, assegurando pausas e intervalos entre turnos.

Aspecto econômico: Não cria custo direto para o Município e não interfere na precificação da atividade. Logo, a medida alinha-se às políticas de segurança viária e saúde ocupacional, sem criar vínculo empregatício.

17 – Subemenda nº 1 à Emenda 12 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

O inciso II do art. 7º da Emenda nº 12 ao Projeto de Lei nº 19/2025 passa a ter a seguinte redação: "Art. 7º (...) II - à livre definição de horários, preços, dias e rotas trabalhadas, em consenso com a empresa operadora de aplicativo ou parceiro comercial;"

Altera o inciso II do art. 7º da Emenda 12, para reforçar a livre definição de horários, preços, dias e rotas trabalhadas, em consenso com as empresas de aplicativo.

Aspecto econômico: Não gera impacto orçamentário direto, fortalece a segurança jurídica nas relações privadas. É compatível com a competência do Município de regular atividades urbanas, sem, contudo, interferir nas condições contratuais privadas.

Ademais, representa avanço na proteção da autonomia profissional e livre exercício econômico.

18 – Subemenda Substitutiva nº 7 à Emenda 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Substitutivo - "Dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas intermediado por empresas operadoras de aplicativos, e dá outras providências."



Propõe versão alternativa e mais enxuta do texto-base, priorizando segurança e compartilhamento de dados, com menor carga regulatória sobre as empresas.

Aspecto econômico: Baixo impacto sobre o setor privado, mantendo a competência municipal. De mais a mais, além de compatibiliza a regulação municipal com os princípios da liberdade econômica, reduz burocracias e deveres excessivos às plataformas.

19 – Subemenda Substitutiva nº 6 à Emenda 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Subemenda Substitutivo nº 6 à Emenda nº 11 - "Dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas intermediado por empresas operadoras de aplicativos, e dá outras providências."

Reescreve integralmente o texto da Emenda 11 e integra dispositivos de várias outras emendas (EPs, seguro, dados, pontos de apoio, penalidades e direitos trabalhistas).

Aspecto econômico: Não gera impacto orçamentário direto ao Município, amplia o escopo fiscalizatório da administração, porém, mantém equilíbrio entre regulação e livre iniciativa, sem imposição de encargos excessivos.

20 – Subemenda 5 à Emenda 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Dê-se a seguinte redação à alínea "e", do inciso III, artigo 5º, proposto pela emenda nº 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025: "e) implemente, em parceria com o poder público e iniciativa privada, o mínimo de um ponto de apoio em cada regional do município, a funcionar em horário integral (24 horas por dia), dotados de infraestrutura mínima, incluindo: 1. Áreas de estacionamento seguro; 2. Banheiros públicos; 3. Áreas de descanso; 4. Iluminação adequada; 5. Câmeras de vigilância; 6. Serviços básicos como água potável e WiFi".

Define que as empresas, em parceria com o poder público e a iniciativa privada, implementem pontos de apoio 24h em todas as regionais, com banheiros, áreas de descanso, segurança e Wi-Fi. Ela detalha a estrutura mínima.



Aspecto econômico: Não há despesa direta ao erário, mas o Município pode ter de atuar na fiscalização e cooperação técnica. Representa encargo relevante para as empresas.

21 – Subemenda 4 à Emenda 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025 -

Acréscete-se a alínea "c" ao inciso II, do art. 5º da emenda nº 11 ao projeto de lei nº 19/2025. "c) possua no mínimo 125 (cento e vinte e cinco) cilindradas e no máximo quinze anos de fabricação."

Determina que as motocicletas cadastradas tenham cilindrada mínima de 125 cc e tempo máximo de uso de 15 anos.

Aspecto econômico: Não há impacto financeiro direto ao Município. Ocorre que o controle e essa fiscalização poderão demandar estrutura administrativa adicional, porém, é coerente como os objetivos de segurança e eficiência.

22 – Subemenda 3 à Emenda 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025 – Acrescenta a alínea "h" ao inciso III do art. 5º da Emenda nº 11, com o seguinte teor:

"h) é vedado o bloqueio do motociclista por recusa de corridas."

Essa subemenda propõe inserir no texto da Emenda nº 11 disposição que proíbe as empresas operadoras de aplicativo de bloquearem motociclistas por motivo de recusa de corridas, buscando garantir maior autonomia na prestação do serviço e impedir práticas consideradas punitivas.

Aspecto econômico: Não há impacto financeiro direto ao erário Municipal. Economicamente neutra e socialmente relevante, reforça a autonomia profissional e o equilíbrio nas relações com as plataformas digitais. Contudo a vedação absoluta do bloqueio, pode interferir na autorregulação empresarial e na gestão de riscos, devendo ser interpretada à luz da lei liberdade econômica.

23 – Subemenda 2 à Emenda 11 ao Projeto de Lei nº 19/2025 –

Acréscete-se a alínea "h" ao inciso III, do art. 5º da emenda nº 11 ao projeto de lei nº 19/2025. "h) ressarcir ao Sistema Único de Saúde, em caso de acidente, os custos relacionados ao transporte até o serviço de urgência e à assistência à saúde em nível ambulatorial ou hospitalar."



Obriga as empresas de aplicativo a ressarcir o SUS pelos custos médicos decorrentes de acidentes com motociclistas cadastrados.

A proposta extrapola a competência municipal, pois cria obrigações tributárias e indenizatória reguladas por lei federal. Ademais, implica na interferência indevida na atividade econômica.

24 – Subemenda 1 à Emenda 11 ao Projeto de Lei ° 19/2025 –

Acréscete-se a alínea "h" ao inciso III, do art. 5º da emenda nº 11 do projeto de lei nº 19/2025. "h) responsabilizar-se pelas ações de prevenção, promoção e assistência em saúde do trabalhador, inclusive com a realização de exames periódicos anuais da saúde física e mental desses motociclistas."

Acrescenta à Emenda 11 a obrigatoriedade de ações de promoção à saúde física e mental dos motociclistas.

Aspecto econômico: Não há impacto financeiro direto ao erário Municipal. Ademais é competência de o Município zelar pela segurança e saúde pública urbana.

25 – Subemenda PT 003797 à Emenda 11 ao Projeto de Lei ° 19/2025 – (Subemenda não recebida)

26 – Subemenda 1/2025 à Emenda 10/2025 ao Projeto de Lei 19/2025.

Substitutivo - "Acréscete-se a alínea "d" ao inciso III, do o art. 5º do Projeto de Lei nº 19/2025: "Art. 5º (...) III - (...) d) comprove a contratação, às suas expensas, de seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP) para todos os veículos cadastrados na plataforma, garantindo cobertura mínima adequada aos riscos da atividade, sem repasse de custos diretos ao motociclista ou condutor cadastrado.""

Ajusta a redação da Emenda nº 10 para determinar que o seguro APP tenha cobertura mínima obrigatória para motociclista e passageiro, sem custo adicional ao condutor.



Aspecto econômico: Não há impacto ao erário municipal, o aumento será para as empresas operadoras, não interfere na livre precificação dos serviços nem viola a liberdade econômica. Ademais, o Município pode regulamentar os serviços locais e garantir segurança viária, sem impacto fiscal.

27 – Subemenda 1/2025 à Emenda 3/2025 ao Projeto de Lei 19/2025 –

Substitutivo - "Acrescenta o seguinte artigo 8º ao Projeto de Lei 19/2025, renumerando-se os demais: "Art. 8º - As empresas operadoras de aplicativos nessa modalidade, compartilharão com o Poder Público a geolocalização das viagens, resguardando todas as informações pessoais dos passageiros protegidas pela LGPD, nos termos de regulamento. Parágrafo único: As empresas operadoras de aplicativos nessa modalidade, compartilharão com a autoridade de trânsito municipal, todos os registros de acidentes ocorridos durante o transporte de passageiros realizados por colaboradores através das plataformas.""

Acrescenta o art. 8º ao PL nº 19/2025, determinando que as empresas compartilhem com o Poder Público a geolocalização das viagens e registros de acidentes, resguardando dados pessoais conforme a LGPD. Com isso aprimora a Emenda nº 3.

Aspecto econômico: Não cria despesas direta ao Município e não interfere na liberdade econômica das plataformas. Ademais, a proposta cumpre integralmente a LGPD com o uso de dados apenas para fins de planejamento e fiscalização e sem ônus para o erário municipal.

Apresento ainda neste parecer, uma Subemenda Substitutiva à Emenda nº 11 ao Projeto de Lei 19/2025, por entender que o novo texto aperfeiçoa a **regulação da atividade econômica de transporte por motocicletas intermediado por aplicativos**, pois:

- (a) organiza de forma mais clara as responsabilidades de motociclistas, empresas e Poder Público;



- (b) reforça a segurança viária e a proteção dos usuários, por meio de EPIs, seguro APP e regras de monitoramento, sem criar despesas para o Município;
- (c) amplia a transparência e a cooperação com a Administração Municipal, por meio de dados e relatórios anonimizados para planejamento e prevenção de acidentes; e
- (d) preserva a livre iniciativa e o equilíbrio regulatório, evitando encargos desproporcionais e intervenções excessivas na atividade privada.

Por essas razões, esta Comissão entende que o substitutivo se mostra mais adequado, juridicamente seguro e economicamente equilibrado, recomendando sua aprovação.

2 – CONCLUSÃO

Ante o exposto, concluo pela **APROVAÇÃO** das emendas nº 1, 3, 4, 10, 11, 12, 13 e 15; das Subemendas 1 e 4 à Emenda 11; da Subemenda nº 1 à emenda 12; da Subemenda nº 1 à Emenda nº 13, da Subemenda nº 1 à Emenda nº 10; da Subemenda nº 1 à Emenda nº 3; e das Subemendas nº 6 e 7 à Emenda 11; e pela **REJEIÇÃO** das Emendas 2, 5, 6, 8, 9 e 14 e das Subemendas nº 2, 3 e 5 à Emenda nº 11, todas referentes ao Projeto de Lei nº 19/2025, com apresentação de subemenda.

Belo Horizonte, 13 de novembro de 2025.

MARILDA DE
CASTRO
PORTELA:00821508
695

Assinado de forma digital
por MARILDA DE CASTRO
PORTELA:00821508695
Dados: 2025.11.13
14:11:11 -03'00'

MARILDA PORTELA
VEREADORA
Partido Liberal



SUBEMENDA Nº

À EMENDA Nº 11 AO PROJETO DE LEI Nº 19/2025

(SUBSTITUTIVO)

Dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas intermediado por empresas operadoras de aplicativos, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Belo Horizonte decreta:

Art. 1º Esta Lei, nos termos da Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, regulamenta o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros realizado por meio de motocicletas e intermediado por empresas operadoras de aplicativos.

Parágrafo único. O transporte remunerado privado individual de passageiro não se confunde com o mototáxi, atividade essa que depende de licenciamento e regulação do Poder Executivo.

Art. 2º Para efeitos desta Lei, adotam-se as seguintes definições:

I - Serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas: serviço remunerado de transporte privado para a realização de viagens individualizadas em motocicletas intermediado por empresa operadora de aplicativo;

II - Empresa operadora de aplicativo: empresa que opera plataforma digital que realiza o serviço de intermediação de transporte remunerado privado individual de passageiros;

III - Motociclista: indivíduo que presta serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicleta, por meio de plataforma da empresa operadora de aplicativo;

IV - Passageiro: indivíduo que utiliza o serviço de transporte remunerado privado individual em motocicletas intermediado por empresa operadora de aplicativo;

V - Motocicleta ou motoneta: veículo motorizado de duas rodas utilizado pelo motociclista, podendo ser próprio, arrendado, locado ou



autorizado por terceiro para uso, que esteja regular perante as autoridades de trânsito.

Art. 3º A prestação de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas intermediada por empresa operadora de aplicativo pressupõe a realização de cadastro pessoal e intransferível dos motociclistas e dos passageiros e a aceitação dos termos de uso da respectiva plataforma.

Parágrafo único. A operadora de aplicativo deve obter diariamente, ao menos duas vezes, e de forma randômica a identificação digital do motociclista.

Art. 4º A prestação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas deve observar os seguintes princípios:

- I - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- II - Segurança no deslocamento das pessoas;
- III - Redução de desigualdades e promoção de inclusão social;
- IV - Melhoria na condição da população no que se refere à acessibilidade e mobilidade;
- V - Estímulo à geração de renda;
- VI - Promoção do desenvolvimento e da inovação.

Art. 5º Para a prestação de serviço que dispõe esta Lei é necessário que:

- I - O motociclista:
 - a) apresente carteira de identidade e inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF);
 - b) tenha completado 21 (vinte e um) anos;
 - c) possua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) por pelo menos 2 (dois) anos na categoria;
 - d) certidões negativas de antecedentes criminais;
 - e) inscreva-se como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea "h" do inciso V do art. 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991, excetuando-se os motociclistas que



já efetuem o recolhimento ou que, em razão do regime em que estejam inscritos, estejam dispensados dessa obrigação;

f) esteja coberto por seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) ou documento que comprove a contratação de ambas as espécies de seguro pela empresa operadora de aplicativo;

g) mantenha a motocicleta com a revisão em dia;

h) utilize Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) adequados que devem incluir, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que devem incluir:

1. capacete de segurança;

2. colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos;

i) utilize dispositivos de segurança obrigatórios como aparador de linha fixado no guidão do veículo.

j) comprove a aprovação em curso de pilotagem segura ofertado pela plataforma.

II - A motocicleta:

a) esteja regularizada e em acordo com os requisitos exigidos pela legislação vigente;

b) possua Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) válido.

III - A empresa operadora de aplicativo:

a) mantenha sistema de monitoramento de velocidade e rastreamento em tempo real, que permita acompanhar a velocidade e a localização dos motociclistas durante todo o percurso;

b) ofereça treinamentos periódicos sobre cumprimento de normas de trânsito defensiva e responsabilidade no transporte de passageiros;

c) ofereça curso de pilotagem segura;

d) disponibilizar, antes da primeira corrida, instruções de segurança aos usuários;

e) implemente pontos de apoio para motociclistas em áreas estratégicas, dotados de infraestrutura mínima, incluindo:

1- áreas de estacionamento seguro;



- 2- banheiros públicos;
- 3- áreas de descanso;
- 4 - iluminação adequada;
- 5 - câmeras de vigilância;
- 6 - serviços básicos como água potável e WiFi;

f) pague os custos referentes ao Seguro APP (Acidentes Pessoais de Passageiros) dos motoristas cadastrados na plataforma e dos usuários.

§ 1º A empresa deverá enviar alerta sempre que o motociclista desenvolver velocidade superior a regulamentada na via.

§ 2º As exigências mínimas para motociclistas e motocicletas dispostas nesta Lei não impedem as empresas operadoras de aplicativo de estipularem requisitos complementares para o cadastramento nas respectivas plataformas.

§3º A empresa distribuirá, em campanhas educativas, dispositivos de segurança obrigatórios, incluindo:

- a) aparador de linha, fixado no guidão do veículo;
- b) capacete;
- c) colete reflexivo para o condutor.

Art. 6º Sem prejuízo das disposições contratuais, são obrigações dos motociclistas de que trata a presente Lei:

I - Comunicar previamente ao aplicativo no qual é cadastrado quaisquer mudanças de seus dados cadastrais, bem como do veículo utilizado para realizar o transporte;

II - Atender aos passageiros adequadamente, com urbanidade;

III - Observar a legislação de trânsito brasileira, incluindo as normas disciplinadas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) no que couber.

Art. 7º O Poder Público poderá, em parceria com as empresas operadoras de aplicativos, elaborar campanhas focadas na conscientização e prevenção de acidentes de trânsito, voltadas inclusive aos pedestres.



Art. 8º As plataformas operadoras de aplicativos compartilharão trimestralmente com o Poder Público:

I - O nome completo dos motociclistas, CPF e placa do veículo da base de motociclistas ativos na plataforma;

II - Dados, de forma anonimizada e por mapas de calor das viagens diárias por faixa de horário;

III - Dados, de forma anonimizada e por mapas de calor da localização georreferenciada de acidentes de trânsito por motocicletas;

IV - Relatório, com informações anonimizadas, de monitoramento de comportamento para qualificar a condução dos motociclistas, com base em indicadores como aceleração, frenagem e curvas, de modo a contribuir para ações de prevenção a acidentes;

V - Relatório com as ações realizadas pela operadora para contribuir com a prevenção de acidentes.

§1º. Os dados serão compartilhados em formato aberto, com extensões como .csv, .shp, .dxf ou similares, permitindo a realização de análises no formato SFT.

§2º O relatório previsto no inciso IV deste dispositivo será feito por meio de telemetria a partir de agosto de 2026.

Art. 9º A inobservância dos preceitos que regem o serviço de transporte individual privado remunerado de passageiro por motociclista cadastrado ou pela empresa fará com que a Administração Municipal adote e aplique os seguintes procedimentos:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão, por até 60 (sessenta) dias, do motociclista cadastrado ou da autorização da empresa, sem prejuízo das demais sanções dispostas nesta lei;

IV - exclusão do motociclista da plataforma;

V - cassação da autorização da empresa.

Art. 10. A exploração dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicletas deverá observar as regras presentes nesta Lei, sujeitando-se à fiscalização da Administração Municipal.



§ 1º A Administração Municipal comunicará as irregularidades apuradas à empresa operadora de aplicativo para as providências cabíveis.

§ 2º As eventuais punições aos motociclistas cadastrados nas plataformas deverão atender aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

§ 3º As hipóteses excepcionais de condutas graves que possam gerar exclusão ou bloqueio imediato do motociclista cadastrado deverão constar nos termos e condições para o ingresso na plataforma da empresa.

§ 4º As condutas apuradas em desrespeito à legislação de trânsito deverão gerar a exclusão do motociclista cadastrado pelas plataformas.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias a partir da data de sua publicação.

Belo Horizonte, 13 de novembro de 2025.

MARILDA DE
CASTRO
PORTELA:0082150
8695

Assinado de forma digital
por MARILDA DE CASTRO
PORTELA:00821508695
Dados: 2025.11.13
14:11:47 -03'00'

MARILDA PORTELA
VEREADORA
Partido Liberal