



CÂMARA MUNICIPAL
DO RIO DE JANEIRO

PROJETO DE LEI Nº

EMENTA:

DISPÕE SOBRE DIRETRIZES DE SEGURANÇA INTEGRAL, VERIFICAÇÃO DE IDENTIDADE E TRANSPARÊNCIA DE DADOS NOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO REMUNERADO DE PASSAGEIROS INTERMEDIADOS POR OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE MOBILIDADE (OTM) NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO – LEI ALEXIA NUNES.

Autor(es): VEREADORA THAIS FERREIRA

A CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO

DECRETA:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei institui diretrizes de segurança integral, verificação de identidade e transparência para a operação de serviços de transporte privado remunerado de passageiros intermediados por Operadoras de Tecnologia de Mobilidade (OTM), visando a proteção da vida e da integridade de passageiros e condutores no âmbito do Município do Rio de Janeiro.

Parágrafo único. A execução desta lei é condicionada ao que estabelece a [Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012](#), o [Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997](#) e especialmente, a [Política Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, Lei Federal nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018](#).

Art. 2º Para os fins desta Lei, aplicam-se as seguintes definições:

I – **Operadora de Tecnologia de Mobilidade (OTM):** pessoa jurídica que detém e opera plataforma tecnológica para a intermediação de serviços de transporte individual privado;

II – **Condutor:** pessoa cadastrada na plataforma da OTM para a prestação do serviço de transporte privado remunerado de passageiros;

III – **Passageiro:** pessoa cadastrada na plataforma da OTM para utilização do serviço de transporte privado remunerado de passageiros;

IV – **Usuário:** termo que engloba condutores e passageiros;

V – **Segurança Integral:** estado de proteção que assegura a integridade biopsicossocial de condutores e passageiros, compreendendo a preservação da saúde física, o equilíbrio psíquico e a dignidade nas interações sociais mediadas pela plataforma, bem como a proteção de seus dados pessoais;





VI – Sinistro de Trânsito: evento que resulte em dano, lesão ou óbito, ocorrido durante o ciclo da viagem intermediada, compreendendo o trajeto entre a aceitação da chamada e o desembarque do passageiro.

Art. 3º Todo o tratamento de dados previsto nesta Lei está condicionado ao disposto na [Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais \(LGPD\)](#), [Lei Federal nº 13.709, de 14 de agosto de 2018](#), ou outra que vier a ela substituir.

CAPÍTULO II

DOS PROTOCOLOS DE SEGURANÇA E IDENTIFICAÇÃO

Art. 4º As OTMs deverão implementar protocolos permanentes, ativos e responsivos de:

- I - Validação da identidade dos usuários desde o cadastro e em verificações periódicas;
- II – Validação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH);
- III – Validação da regularidade documental do veículo e sua compatibilidade com a categoria da CNH do condutor;
- IV – Garantia de segurança integral dos usuários, incluindo:
 - a. monitoramento em tempo real do trajeto com detecção de desvios ou paradas não programadas;
 - b. exigência de equipamentos de proteção individual (EPIs) conforme a natureza do modal e a legislação vigente;
 - c. interface de emergência (“Botão de Pânico”) com opção de compartilhamento de rota em tempo real e integração progressiva com os órgãos de segurança pública;
 - d. canal de pronto atendimento aos usuários em situações de sinistro de trânsito.
 - e. canal de recepção e resolução de denúncias de situação irregular de identidade, documentação, veículo, condução ou postura, violenta ou assediadora, identificada por usuários.

§1º Os protocolos indicados nos incisos deste artigo deverão ser executados com vistas à eliminação de todos os riscos evitáveis à integridade biopsicossocial dos usuários, em respeito à legislação de trânsito e mobilidade em vigor.

§2º Os protocolos de que este artigo trata devem contemplar as diferentes condições, equipamentos, riscos e capacidades de seus usuários.

Art. 5º É vedado o compartilhamento ou cessão de contas de condutores à terceiros, devendo a OTM utilizar tecnologias de reconhecimento para detecção de uso indevido e bloqueio imediato da conta em caso de divergência.

CAPÍTULO III

DA TRANSPARÊNCIA E DIREITOS DO PASSAGEIRO

Art. 6º O passageiro terá acesso, antes do início da viagem, a:

- I – Identificação inequívoca do condutor – nome social e foto atualizada;
- II – Placa, modelo e cor do veículo;





III – Informações sobre a cobertura do seguro APP vigente para aquela viagem.

Art. 7º Em caso de sinistro de trânsito, a OTM garantirá aos usuários vitimados orientação, com postura humanizada e em linguagem simples e assertiva, sobre o acionamento de seguros, e as demais medidas cedidas aos usuários bem como à assistência médica imediata.

Art. 8º Os usuários terão direito à resposta em tempo compatível à emergência e gravidade dos processos abertos junto à OTM, bem como o acompanhamento das ocorrências comunicadas, em acordo ao [Código de Defesa do Consumidor, Lei Federal Nº 8.078, de 11 de setembro de 1990](#).

CAPÍTULO IV DO SEGURO

Art. 9º As OTMs deverão contratar e manter em vigor seguro de acidentes pessoais para cobertura de sinistros de trânsito ocorridos durante a prestação do serviço, observadas as diretrizes da [Lei Federal Nº 12.587/2012](#), que cubra, obrigatoriamente:

I – O **Passageiro**, desde o momento do embarque até o desembarque final;

II – O **Condutor**, desde o momento da aceitação da viagem no aplicativo até o seu encerramento, incluindo o trajeto de deslocamento para busca do passageiro.

§1º A cobertura de que trata este artigo deverá incluir, no mínimo, indenização por morte acidental, invalidez permanente (total ou parcial) e despesas médico-hospitalares.

§2º É vedado qualquer repasse de custos de contratação deste seguro ao condutor ou ao passageiro de forma discriminada ou adicional ao valor da tarifa.

Art. 10 As OTMs deverão assegurar a disponibilização de cobertura securitária de sinistros de trânsito aos usuários, cumprindo os termos do [Código de Defesa do Consumidor, Lei Federal Nº 8.078/1990](#).

§1º A cobertura securitária de que trata o caput deverá observar critérios de proteção à vida, à integridade física e à saúde dos usuários, podendo contemplar, entre outros, eventos relacionados à morte, invalidez e despesas médicas, hospitalares ou suplementares.

§2º As condições, limites e critérios da cobertura poderão ser regulamentados pelo Poder Executivo, observadas as normas gerais aplicáveis ao setor securitário e os princípios da proteção ao usuário e da adequada prestação do serviço.

§3º As plataformas deverão assegurar ao usuário informação clara, adequada e prévia à realização da viagem sobre a existência da cobertura securitária, suas condições gerais e formas de acionamento.

CAPÍTULO V DA FISCALIZAÇÃO

Art. 11 As OTMs deverão manter registro das viagens realizadas, incluindo a identificação do condutor, veículo utilizado, horário e trajeto da viagem e assegurada a preservação dessas informações para fins de fiscalização e





investigação de sinistros de trânsito.

Art. 12 As OTMs fornecerão ao Poder Executivo, semestralmente, dados estatísticos demográficos sobre sinistros e ocorrências de violência com fim a formulação de políticas de segurança pública e no trânsito.

Art. 13 O Poder Executivo poderá tratar os dados agregados sobre sinistros do transporte privado remunerado de passageiros em seus relatórios e índices de segurança pública, com vistas à transparência de informação.

CAPÍTULO VI DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 14 O descumprimento das obrigações previstas nesta Lei sujeitará as OTMs às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das responsabilidades civis e penais cabíveis:

I – **Advertência**, com prazo para saneamento da irregularidade;

II – **Multa** pecuniária aplicada à OTM de 3.000 UNIF-RIO (três mil unidades fiscais do município);

§1º Em caso de reincidência específica no período de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro.

§2º Os valores serão atualizados anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial (IPCA-E) ou outro índice que venha a substituí-lo.

III – **Suspensão temporária** do credenciamento para operar no Município até a regularização;

IV – **Cassação definitiva** do credenciamento em casos de gravidade extrema ou reiterado descumprimento de protocolos de segurança que resultem em óbito.

Parágrafo único. A aplicação das sanções considerará a gravidade da infração, os antecedentes da operadora, a capacidade econômica da empresa e o dano causado à integridade pública e biopsicossocial dos envolvidos.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 15 O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que couber.

Art. 16 Esta Lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a data de sua publicação.

Plenário Teotônio Villela, 04 de maio de 2026.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem como objetivo estabelecer diretrizes de segurança integral, verificação de





identidade e transparência na prestação dos serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros intermediados por plataformas digitais no Município do Rio de Janeiro.

A iniciativa se insere em um contexto recente e concreto: o caso de Alexia Nunes de Oliveira, filha de Cátia Aparecida Nunes de Oliveira e Alexander Vieira de Oliveira, jovem que perdeu a vida em 20 de novembro de 2025 durante uma corrida intermediada por aplicativo de transporte por motocicleta. A gravidade do ocorrido evidenciou fragilidades relevantes nos mecanismos de segurança, verificação de identidade e responsabilização das plataformas, revelando lacunas que ainda persistem na regulação desse tipo de serviço.

Nos últimos anos, o transporte por aplicativo se consolidou como alternativa relevante de mobilidade urbana na cidade, em um cenário de fragilidade do sistema de transporte público, marcado pela redução da oferta, longos tempos de espera e baixa previsibilidade. Nesse contexto, especialmente no caso das motocicletas, o serviço tem ampliado o acesso ao deslocamento, sobretudo entre a população de menor renda: dados indicam que cerca de 57% dos usuários possuem renda inferior a R\$ 2 mil.

Esse crescimento, no entanto, ocorre em ritmo superior à capacidade de regulação e garantia de segurança. Segundo a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), a frota de motocicletas no Município do Rio de Janeiro mais que dobrou entre 2018 e 2025, passando de aproximadamente 205 mil para 462 mil veículos. No mesmo período, a rede municipal de saúde registrou, apenas entre janeiro e junho de 2025, 14.497 atendimentos a vítimas de sinistros envolvendo motocicletas.

Para além dos riscos inerentes à segurança viária, têm sido relatadas fragilidades nos mecanismos de verificação de identidade dos condutores nas plataformas digitais, incluindo o compartilhamento indevido de contas e inconsistências entre o condutor cadastrado e aquele que efetivamente realiza a viagem. Tais práticas comprometem a confiança no serviço e ampliam riscos aos usuários.

Diante desse cenário, a presente proposta busca atuar dentro das competências municipais, estabelecendo diretrizes que reforçam a responsabilidade das plataformas na organização e segurança do serviço prestado no território da cidade. Entre as medidas propostas, destacam-se o fortalecimento dos mecanismos de verificação de identidade, a vedação ao uso indevido de contas, a ampliação da transparência das informações ao usuário antes do início da viagem e a estruturação de protocolos de segurança e atendimento em situações de risco e sinistro.

O projeto também incorpora a lógica de segurança integral do serviço, compreendendo que a proteção de passageiros e condutores é indissociável da adequada prestação da atividade econômica, contribuindo para a redução de riscos e para a qualificação do serviço.

O debate sobre a segurança nesse tipo de serviço não é isolado. Em cidades como São Paulo, a operação de transporte de passageiros por motocicleta via aplicativos não foi autorizada pelo Poder Público municipal, justamente em razão das preocupações relacionadas à segurança viária e à elevada letalidade associada a esse modal. Esse contexto reforça a necessidade de que, nos locais onde o serviço é permitido, existam parâmetros mínimos de proteção aos usuários.

A segurança no transporte por aplicativo também possui dimensão relevante sob a perspectiva de gênero. Mulheres são usuárias frequentes desse tipo de serviço, especialmente em trajetos curtos, noturnos ou como alternativa a situações de insegurança no transporte público e no deslocamento a pé. Nesse contexto, a previsibilidade e a identificação inequívoca do condutor tornam-se elementos centrais para garantir deslocamentos mais seguros.

A dor da família de Alexia, transformada em mobilização e incidência pública, explicita a urgência de respostas institucionais capazes de reduzir riscos e evitar que novas tragédias ocorram. Este Projeto de Lei nasce desse compromisso: transformar uma perda irreparável em ação concreta de proteção à vida.





Assim, a proposta estabelece parâmetros mínimos de segurança e transparência, contribuindo para a redução de riscos e para a melhoria da qualidade do serviço prestado, sem inviabilizar o acesso à mobilidade, mas assegurando que ele ocorra de forma mais segura, responsável e orientada à proteção da vida.

LEGISLAÇÃO CITADA

[LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.](#) - Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

[LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997](#) - Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

[LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990](#) - Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

[LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018](#) - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD)

[LEI Nº 13.614, DE 11 DE JANEIRO DE 2018](#) - Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.

