



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 2.508, DE 2022

Apensado: PL nº 3.181/2023

Institui o Estatuto da Liberdade dos Motoboys, revoga o Art. 139-A e 139-B e insere parágrafo único no Art. 182 da lei 9.503, de 1997

**Autor:** Deputado GILSON MARQUES

**Relatora:** Deputada HELENA LIMA

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei acima ementado, cujo autor é o ilustre Deputado Gilson Marques, busca estabelecer regras para desregulamentar o exercício das atividades de transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete), além de alterar normas de trânsito referentes a esses veículos e seus condutores.

Na justificção da proposta, o Autor argumenta que a legislação vigente não condiz com a realidade da prestação do serviço e que os próprios agentes de trânsito anseiam por regras mais simples e claras, que não gerem autuações consideradas indevidas.

O projeto apensado, de autoria do Deputado Cabo Gilberto Silva, inclui, no capítulo do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que trata da condução de motofrete, o transporte remunerado de pessoas em motocicletas, mototáxi. Também inclui no CTB dispositivo que veda a edição de normas municipais que impeçam a regulamentação de mototáxi ou motofrete que atendam aos critérios mínimos definidos no Código.





O Autor justifica sua proposta sob o argumento de que é fundamental reconhecer que os serviços de mototáxi e motofrete são realidades presentes em muitas regiões do Brasil, principalmente em áreas urbanas onde o acesso ao transporte público pode ser limitado. Também defende que esses serviços desempenham papel importante no deslocamento de pessoas e na entrega de mercadorias, contribuindo para a mobilidade urbana e para a economia local.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, as Comissões de Desenvolvimento Econômico e de Indústria, Comércio e Serviços também deverão manifestar-se sobre o mérito da matéria. Por fim, as proposições serão encaminhadas para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

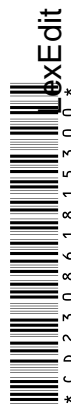
As propostas tramitam em regime ordinário e estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões. Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão técnico.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DA RELATORA

A proposta que ora analisamos reúne dispositivos relativos a normas de trânsito relacionadas aos serviços de mototáxi e motofrete, tratados no projeto como motoboys, além de outros que tratam de liberdade econômica e de exercício profissional.

Limitaremos nossa análise às matérias de competência desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), entretanto não podemos deixar de citar provável erro de remissão no inciso I do art. 2º da proposta, que remete a lei que dispõe sobre o Estatuto da Advocacia e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).





Retornando ao que compete à CVT, consideramos indevida a atribuição de direito aos motoboys de parar o veículo por até cinco minutos em passeios e faixas de rolamento para entrega de cargas, desde que não obstrua o fluxo de veículos e esteja com o pisca-alerta ligado.

Na realidade, considerados os diversos tipos de via e distintas realidades das cidades brasileiras, essa situação pode colocar em sérios riscos o próprio motociclista ou outros usuários do trânsito, especialmente quanto à imobilização do veículo em faixas de rolamento. No caso dos passeios, não raro o pedestre deverá ter que passar pela via, colocando-se em risco de atropelamento.

Há que se considerar, ainda, que essa liberdade de parada dos veículos de motoboys em faixas de rolamento e nas calçadas poderia prejudicar sobremaneira a fluidez dos veículos de transporte público, que trafegam principalmente nas faixas da direita das vias e, em especial, afetaria as condições de segurança de seus usuários, durante as operações de embarque e desembarque.

Ao estabelecer como dever dos motoboys não efetuar modificações em sua motocicleta com o intuito de aumentar o ruído emitido em vias públicas, o projeto pode levar ao entendimento que outras modificações seriam permitidas indiscriminadamente, sem observar todos os trâmites estabelecidos para essas modificações no próprio Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Por fim, ao revogar os artigos 139-A e 139-B do CTB, ou seja, todo o Capítulo destinado à regulação do motofrete, a proposta desobriga a instalação e a verificação de itens relacionados à segurança desses veículos e de seus usuários, hipótese inaceitável diante do elevado número de vítimas nas vias brasileiras, especialmente de motoboys, que estão entre os usuários mais vulneráveis de nosso trânsito.

Quanto ao projeto apensado, verificamos que sua intenção é de incluir o transporte remunerado de pessoas em motocicletas, mototáxi, no





CTB e, ao mesmo tempo, proibir que Municípios editem normas municipais que impeçam a regulamentação desse serviço e do serviço de motofrete.

Em que pese a boa intenção do Autor da proposta, que busca regular serviço que já desempenha importante papel no deslocamento de pessoas em várias regiões do País, deve-se destacar que a medida é desnecessária, visto que a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, já incluiu no arcabouço legal brasileiro a atividade de transporte de passageiros com o uso de motocicleta.

Quanto à autonomia dos Municípios para regulamentar esses serviços de forma mais adequada considerada a realidade local, destacamos que essa competência não é atribuída apenas por lei ordinária mas, sobretudo, por comando constitucional. Entendemos, assim, que não caberia a lei ordinária vedar qualquer competência constitucionalmente atribuída aos Municípios.

Não se trata aqui de analisar a adequação da medida proposta ao texto constitucional, análise que deverá ser realizada na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Trata-se, sim, do respeito à ordenação dos serviços locais de transporte de passageiros, visto que é o ente local, ciente das necessidades próprias de deslocamento de sua população, quem deve definir a regulação necessária diante de suas competências, inclusive considerando a priorização do transporte público em seu território.

Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, nosso voto é pela REJEIÇÃO quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 2.508, de 2022, e do Projeto de Lei nº 3.181, de 2023.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2023.

**Deputada HELENA LIMA**  
**Relatora**

