



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.508-A, DE 2022**

**(Do Sr. Gilson Marques)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 3181/23, apensado (relatora: DEP. HELENA LIMA).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;

INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 3181/23

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer da relatora

- Parecer da Comissão



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Gilson Marques**

Apresentação: 21/09/2022 15:16 - Mesa

PL n.2508/2022

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2022**

**(DO SR. GILSON MARQUES)**

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Estatuto da Liberdade dos Motoboys, compreendidos os motociclistas que desempenham atividade de transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete), destinado a promover segurança jurídica e simplificação de regras para o desempenho da atividade.

Parágrafo único. A atividade descrita no *caput* é reconhecida como serviço privado de caráter essencial em todo território nacional, devendo como tal receber tratamento diferenciado e facilitado do Poder Público em todos seus atos de fiscalização e controle.

Art. 2º São direitos dos motoboys:

I - Desempenhar atividade econômica livre de qualquer exigência de outorgas, autorizações, concessões e demais atos públicos de liberação de atividade econômica, conforme disposto na lei 13.875, de 20 de setembro de 2019;

II - Livre definição de horários, preços, dias e rotas trabalhadas, em consenso com empregador ou parceiro comercial;

III - Livre associação em cooperativa, associação comercial, sindicato, aplicativo ou sítio eletrônico;

IV - Ser tratado com respeito e urbanidade pela Administração Pública, inclusive órgãos de trânsito e polícia;

V - Trabalhar com veículo próprio, locado ou de terceiro consensual, sem ter de comunicar tal modalidade a qualquer órgão público;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Gilson Marques**

VI - Trafegar com as mesmas exigências de segurança e tipo de habilitação que motociclistas que não desempenham atividade remunerada;

VII - Não obstruindo o fluxo de veículos e pedestres e com o pisca-alerta em funcionamento, parar em recuos, passeios urbanos e faixas de rolamento pelo tempo necessário à entrega de cargas, passageiros e cobrança, até o limite de 5 (cinco) minutos.

Art. 3º São deveres dos motoboys:

I - Observar a legislação aplicável aos demais motociclistas e condutores para a autorização e condução do veículo em vias públicas;

II- Tratar com urbanidade agentes e polícias de trânsito quando em exercício da função;

III - Respeitar o meio-ambiente, em especial não efetuando descarte de itens em ruas, bueiros e vias públicas;

IV - Não efetuar modificações em sua motocicleta com o intuito de aumentar o ruído por ela emitido em vias públicas.

Art. 4º É lícito às cooperativas, associações comerciais, sindicatos, aplicativos ou sítios eletrônicos que menciona o inciso III do art. 2º desta lei a exigência de cor de motocicleta, uniforme, adesivos, cursos especiais, dispositivos de segurança adicionais e demais requisitos que considerar relevante à prestação do serviço.

Art. 5º O art. 182 da lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar acrescido de parágrafo único:

“Art. 182 .....

.....  
Parágrafo único. Não incorre na infração deste artigo o mototáxi ou motofrete que, não obstruindo o fluxo de veículos e pedestres e com o pisca-alerta em funcionamento, parar em recuos, passeios urbanos e faixas de rolamento pelo tempo necessário à entrega de cargas, passageiros e cobrança, até o limite de 5 (cinco) minutos.”

Art. 6º Ficam revogados os artigos 139-A e 139-B da lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Apresentação: 21/09/2022 15:16 - Mesa

PL n.2508/2022





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Gilson Marques**

**JUSTIFICAÇÃO**

Durante a pandemia, a atividade do “motoboy”, compreendidas como o motofrete e mototáxi, foram elevadas ao posto de indispensáveis à preservação da saúde pública. Impossibilitada de sair à rua, parte da população dependeu deste serviço para sua segurança alimentar. Com o término do período de calamidade pública, entretanto, tal atividade não perdeu ou diminuiu sua relevância. Em vez disso, a sociedade brasileira viu como serviço essencial e indispensável à vida moderna. É difícil conhecer hoje alguém que não utilize ou tenha utilizado ao menos uma vez o serviço de entregas por sites e aplicativos.

Entretanto, esta equação nem sempre é tão favorável do lado de quem faz a entrega, os motoboys. Em tempos de rápida evolução dos serviços, a atividade ainda é regulamentada por uma lei de 2009 e que tramitava no Congresso desde 2001, época onde sequer os aplicativos de entrega existiam e o fluxo do serviço de mototáxi e motofrete era uma fração do que é hoje. É uma legislação arcaica que, dentre outros itens, exige registro de veículo na categoria de aluguel (ponto que já propus revogar em outro projeto, no PL 4247/21), exige autorização pelo órgão de trânsito e ainda abre brecha para regulações locais piores.

Devido a esta legislação inadequada, motoboys vêm sofrendo. Diariamente são alvos de multas por simplesmente trabalhar, seja porque pararam por poucos minutos para entregar uma refeição por aplicativo, seja porque não seguiram com alguma das inúmeras exigências burocráticas da legislação engessada a que são submetidos. Por exemplo, na letra da lei atual (art. 182 do CTB), qualquer motoboy que entregue um pedido de aplicativo e não estacione numa vaga específica para motocicleta está cometendo infração. Isto é um absurdo descompassado com a realidade - incomodando inclusive os agentes de trânsito que se vêem numa posição desconfortável de multar um trabalhador por conta de uma lei ultrapassada..

A aprovação do **Estatuto da Liberdade dos Motoboys** dará segurança a milhões de famílias que hoje têm na atividade de motofrete e mototáxi parte importante de suas rendas, mas que se vêem ameaçadas por uma legislação desconectada com a realidade. Aos agentes de trânsito, as regras ficarão mais simples e claras, não havendo mais autuações absurdas e a contragosto do próprio agente como vemos hoje. Por isso, peço a aprovação deste projeto.

**GILSON MARQUES**

**Deputado Federal (NOVO/SC)**

Apresentação: 21/09/2022 15:16 - Mesa

PL n.2508/2022



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO XIII-A  
DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE  
*(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - moto-frete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindose, para tanto:

- I - registro como veículo da categoria de aluguel;
- II - instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
- III - instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;
- IV - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

CAPÍTULO XIV  
DA HABILITAÇÃO

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

- I - ser penalmente imputável;
- II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

## CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 182. Parar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa.

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - média;

Penalidade - multa.

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:

Infração - média;

Penalidade - multa.

VIII - nos viadutos, pontes e túneis:

Infração - média;

Penalidade - multa.

IX - na contramão de direção:

Infração - média;

Penalidade - multa.

X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar):

Infração - média;

Penalidade - multa.

XI - sobre ciclovia ou ciclofaixa:

Infração - grave;

Penalidade - multa. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

Art. 183. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:  
Infração - média;  
Penalidade - multa.

.....

.....

## **LEI Nº 13.875, DE 20 DE SETEMBRO DE 2019**

Altera o § 2º do art. 63 da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, que dispõe sobre o Estatuto da Advocacia e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), para tratar dos prazos de exercício da profissão para participação nas eleições dos membros dos órgãos da OAB.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O § 2º do art. 63 da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.63.....  
.....

§ 2º O candidato deve comprovar situação regular perante a OAB, não ocupar cargo exonerável ad nutum, não ter sido condenado por infração disciplinar, salvo reabilitação, e exercer efetivamente a profissão há mais de 3 (três) anos, nas eleições para os cargos de Conselheiro Seccional e das Subseções, quando houver, e há mais de 5 (cinco) anos, nas eleições para os demais cargos." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 20 de setembro de 2019; 198º da Independência e 131º da República.

**JAIR MESSIAS BOLSONARO**  
Sérgio Moro

# **PROJETO DE LEI N.º 3.181, DE 2023**

**(Do Sr. Cabo Gilberto Silva)**

Estabelece previsão legal do transporte remunerado de pessoas em motocicletas, bem como a vedação de normas municipais que impeçam a regulamentação de mototáxi ou motofrete que atendam critérios mínimos estabelecidos no Código de Trânsito.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-2508/2022.





**PROJETO DE LEI Nº , DE 2023.**  
**(Do Sr. Cabo Gilberto Silva)**

Estabelece previsão legal do transporte remunerado de pessoas em motocicletas, bem como a vedação de normas municipais que impeçam a regulamentação de mototáxi ou motofrete que atendam critérios mínimos estabelecidos no Código de Trânsito.

**O Congresso Nacional decreta:**

**Art. 1º.** Altera o *caput* do artigo 139-A, da Lei 9.503 de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – motofrete – e transporte remunerado de pessoas – mototáxi – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

**Art. 2º.** Altera o *caput* do artigo 139-B, e acrescenta os parágrafos 1º e 2º, ambos da Lei 9.503 de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de motofrete e mototaxi no âmbito de suas circunscrições.

§ 1º É vedada a edição de norma que restrinja em absoluto a execução dos serviços previstos no artigo anterior, quando atendido os requisitos previstos nos incisos de I, II, III e IV bem como o §1º do mesmo artigo.

§ 2º Os municípios que possuem em sua circunscrição conteúdo normativo que vede ou restrinja em absoluto a execução dos serviços neste capítulo, tem o prazo de 60 (sessenta) dias para adequação de suas normas.

**Art. 3º.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.





## JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é uma legislação fundamental para regular o tráfego de veículos e garantir a segurança no trânsito. No entanto, é necessário que o CTB esteja em constante atualização para se adequar às necessidades e realidades sociais do país.

Nesse contexto, propõe-se uma alteração nos artigos 139-A e 139-B, visando permitir a execução dos serviços de mototáxi e motofrete, e impedir que municípios brasileiros proíbam tais atividades através de legislações próprias.

Primeiramente, é fundamental reconhecer que o serviço de mototáxi e motofrete é uma realidade presente em muitas regiões do Brasil, principalmente em áreas urbanas onde o acesso ao transporte público pode ser limitado. Esses serviços desempenham um papel importante no deslocamento de pessoas e na entrega de mercadorias, contribuindo para a mobilidade urbana e para a economia local.

No entanto, muitos municípios têm adotado medidas restritivas que proíbem ou restringem severamente a atuação destes profissionais, prejudicando a vida de milhares de trabalhadores e a economia informal dessas regiões. Essas proibições acabam por gerar desemprego e a exclusão social de muitas pessoas que dependem dessas atividades como sua única fonte de sustento.

Ao permitir a execução desses serviços e impedir as proibições municipais, a proposta de lei busca não apenas garantir o direito ao trabalho desses profissionais, mas também promover a inclusão social e o desenvolvimento econômico local. É necessário reconhecer que muitos mototaxistas e motofretistas são empreendedores autônomos que, diante das dificuldades de inserção no mercado formal de trabalho, encontraram nessas atividades uma alternativa para sustentar suas famílias.

Além disso, é importante ressaltar que a regulamentação desses serviços, por meio de normas específicas, pode garantir a segurança tanto dos profissionais quanto dos usuários. É possível estabelecer critérios de habilitação, exigências de segurança veicular, limites de carga, entre outras medidas, visando garantir a integridade física de todos os envolvidos e a qualidade do serviço prestado.

Portanto, a proposta de alteração dos artigos 139-A e 139-B do CTB visa reconhecer e regulamentar os serviços de mototáxi e motofrete, garantindo o direito ao trabalho desses profissionais e evitando as proibições arbitrárias por parte dos municípios. Essa medida busca promover a inclusão social, o desenvolvimento econômico local e a segurança dos envolvidos, considerando as necessidades e a realidade dos brasileiros que dependem dessas atividades como fonte de sustento.

Atualmente, a conduta de oferecer o serviço de mototáxi e motofrete já é regulamentada pela Resolução 943 de 2022 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), a qual estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicletas e motonetas. No





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **CABO GILBERTO SILVA – PL/PB**

entanto, mesmo com essa regulamentação em âmbito nacional, muitos municípios proíbem a execução dessas atividades com base no artigo 139-B da Lei 9.503 de 1997, conhecida como o Código de Trânsito Brasileiro.

Dessa forma, torna-se necessário a inserção de dispositivos legais que permitam o exercício da profissão de mototaxista e motofretista, bem como a vedação de que os municípios criem legislações impeditivas dessa prática. Embora a Resolução 943/2022 do CONTRAN tenha estabelecido os requisitos de segurança para esses serviços, a proibição imposta pelos municípios tem prevalecido e impedido que muitos profissionais exerçam suas atividades.

Neste caso, é fundamental realizar uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro por meio de uma proposta de lei que garanta a execução desses serviços de forma regularizada em todo o país, levando em consideração os requisitos mínimos de segurança estabelecidos pela Resolução 943/2022 do CONTRAN. Essa mudança legislativa permitiria que os mototaxistas e motofretistas exercessem suas atividades sem a ameaça de proibições arbitrárias por parte dos municípios, garantindo o direito ao trabalho e contribuindo para a inclusão social desses profissionais.

Desta feita, a inserção do mototaxi e a vedação de legislações municipais impeditivas são medidas necessárias para harmonizar a regulamentação nacional com as restrições municipais, proporcionando um ambiente legal e seguro para a execução dessas atividades e evitando que profissionais sejam prejudicados em seu sustento devido a proibições locais.

Dada a relevância do tema, submeto esta proposição aos ilustres pares, rogando o apoio indispensável para a aprovação.

Sala das sessões, em        de        de 2023.

**DEPUTADO CABO GILBERTO SILVA**  
**(PL/PB)**





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

|  |   |
|--|---|
| LEI Nº 9.503, DE 23 DE<br>SETEMBRO DE 1997<br>Art. 139-A-B | <a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503</a> |
|--|---|



## 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

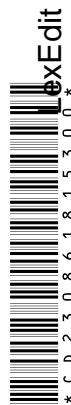
**Relatora:** Deputada HELENA LIMA

## 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.

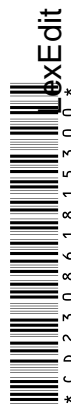
As propostas tramitam em regime ordinário e estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões. Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão técnico.

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.

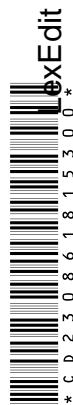
Quanto à autonomia dos Municípios para regulamentar esses serviços de forma mais adequada considerada a realidade local, destacamos que essa competência não é atribuída apenas por lei ordinária mas, sobretudo, por comando constitucional. Entendemos, assim, que não caberia a lei ordinária vedar qualquer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







CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 2.508, DE 2022

#### 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 2.508/2022, e do PL 3181/2023, apensado, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Helena Lima.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Cezinha de Madureira - Presidente, Ricardo Silva e Bebeto - Vice-Presidentes, Alfredinho, Antonio Carlos Rodrigues, Darci de Matos, Diego Andrade, Helena Lima, Kiko Celeguim, Luiz Fernando Faria, Mauricio Marcon, Vicentinho Júnior, Zé Trovão, Bruno Ganem, Cobalchini, Denise Pessoa, Dr. Victor Linhalis, Filipe Martins, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Luciano Amaral, Márcio Honaiser, Paulo Litro, Pedro Westphalen, Rodrigo de Castro, Vermelho e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2023.

Deputado CEZINHA DE MADUREIRA  
Presidente

