

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

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

Relator: Deputado AUGUSTO COUTINHO

I - RELATÓRIO

O projeto em apreciação estabelece o Estatuto da Liberdade dos Motoboys, assim considerados os motociclistas que desempenham atividade de transporte remunerado de passageiros (mototáxi) ou de cargas (motofrete).

O objetivo do Estatuto seria promover segurança jurídica e simplificação de regras para o desempenho da atividade dos motociclistas.

A atividade dos motociclistas previstos no Estatuto seria 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.

São estabelecidos os seguintes 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 13.874, de 20 de setembro de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica (o projeto, presumivelmente por equívoco, fez referência à Lei 13.875/2019);



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;

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

VII - Parar em recuos, passeios urbanos e faixas de rolamento pelo tempo necessário à entrega de cargas, passageiros e execução de cobranças, até o limite de 5 (cinco) minutos, desde que não obstrua o fluxo de veículos e pedestres e permaneça com pisca-alerta em funcionamento.

Seriam 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 - Não efetuar o 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.

Seria lícito às cooperativas, associações comerciais, sindicatos, aplicativos ou sítios eletrônicos mencionados no projeto a exigência de cor de motocicleta, uniforme, adesivos, cursos especiais, dispositivos de segurança adicionais e demais requisitos considerados relevantes à prestação do serviço.



São propostas algumas alterações da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro). Um novo parágrafo seria inserido ao art. 182 do Código, com a previsão de que não configuraria infração de trânsito quando o mototáxi ou motofrete, desde 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.

Os artigos 139-A e 139-B do Código de Trânsito seriam revogados. Esses artigos tratam da previsão da necessidade de autorização para a realização de transporte remunerado de mercadorias – moto-frete, que, segundo dispõe o Código de Trânsito, deve ser emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

A vigência se daria na data de sua publicação.

Foi apensado à proposição o PL. 3.181/2023, de autoria do Deputado Cabo Gilberto Silva. A proposição tem a finalidade de alterar os artigos 139-A e 139-B. A nova redação do art. 139-A, que originalmente prevê a necessidade de autorização pública para a realização de serviço de transporte remunerado de mercadorias – motofrete, prevê que essa autorização também seja exigível em relação ao transporte remunerado de pessoas – mototáxi.

O art. 139-B originalmente prevê que a necessidade de autorização prevista no art. 139-A não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades previstas no art. 139-A. A proposição insere dois novos parágrafos ao artigo para vedar a edição de norma que restrinja em absoluto a execução dos serviços previstos no art. 139-A, e, caso haja disposições municipais nesse sentido, concede um prazo de 60 (sessenta) dias para adequação de suas normas.

A vigência se daria na data de sua publicação.

A proposição tramita em regime ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões. A matéria foi inicialmente apreciada pela Comissão de Viação de Transportes, onde foi aprovado parecer pela



rejeição do PL 2.508/2022 e pela rejeição do apensado, o PL 3.181/2023. Após a apreciação da presente Comissão a proposição ainda será apreciada pela Comissão de Indústria, Comércio e Serviços e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD).

Não foram apresentadas emendas dentro do prazo regimentalmente estabelecido.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em análise cria o Estatuto da Liberdade dos Motoboys, que, em resumo, retira exigências públicas para o exercício de atividades de motofrete e mototáxi, e altera o Código de Trânsito Nacional com a finalidade de dar mais fluidez à operação dos motoboys.

Perante a presente Comissão, concentraremos o voto, como seria de se esperar, no mérito econômico do projeto. Destacamos este ponto tendo em vista que a aprovação da matéria teria consideráveis repercussões no trânsito das cidades, e nossas conclusões não se ocuparam de refletir sobre eventuais efeitos indesejáveis nessa questão. Esse tema, conforme exposto no relatório deste voto, já foi apreciado pela Comissão de Viação de Transportes, o que nos deixa confortáveis para nos restringir à temática econômica.

O Estatuto da Liberdade dos Motoboys, em nossa opinião, é uma proposição que merece apoio por vários motivos. Desnecessário esclarecer a relevância econômica dessa atividade para tantos brasileiros que garantem a renda de suas famílias realizando transporte de mercadorias e passageiros sobre motocicletas. Contudo achamos conveniente destacar os efeitos da facilitação dessas atividades para outros agentes econômicos.

A possibilidade de que varejistas consigam colocar suas mercadorias em mercados distantes depende de uma rede logística eficiente. Se assim for, o mercado consumidor do varejo deixa de ter um alcance local e passa a ter um alcance nacional. Essa ampliação de mercados possibilita



trocas econômicas mais racionais, pois os fabricantes e varejistas mais eficientes conseguirão alcançar os mercados que até então eram servidos por agentes locais menos eficientes. Mesmo no âmbito local, a existência de uma rede eficiente de entrega permite a criação de novas atividades econômicas ou desenvolvimento de outras já existentes. Isso é muito visível no varejo de refeições prontas. O desenvolvimento do que hoje é conhecido como *dark kitchen*, ou seja, cozinhas não atreladas a um restaurante físico e dedicadas ao preparo de alimentos vendidos por meio de aplicativos, só foi possível porque um grande mercado de entrega de refeições se consolidou na economia. Acreditamos que consolidação desse mercado se deveu, sobretudo, à possibilidade de uma rápida resposta quando um cliente demanda refeições prontas entregues em seu próprio lar.

Seja no caso da logística de longo alcance ou das entregas de âmbito local, a atuação de motoboys é peça fundamental para uma boa operação. Por exemplo, na execução de vendas *online*, grandes blocos de mercadorias são deslocados entre centros de distribuição por meio de diversos modais de forma razoavelmente eficiente no País. O gargalo dessas entregas se daria justamente no que se convencionou chamar última milha, ou seja, o transporte que efetivamente entrega a mercadoria ao consumidor. Quando esse transporte é realizado por motociclista, há bastante ineficiência na concretização das entregas, pois ainda que o motociclista seja ágil no trânsito, seu trabalho pode restar pausado por motivos alheios à sua vontade, como o cadastramento em portarias, esperas para ser recebido pelos clientes e procura por vagas de estacionamento. Essas dificuldades são semelhantes para o caso de entrega local de mercadorias e refeições, porém, neste caso, são mais críticas ainda, pois poucos minutos a mais poderiam resultar, por exemplo, num cliente insatisfeito com a entrega de uma refeição fria.

Em nossa análise, o Estatuto da Liberdade dos Motoboys contribuiria em duas frentes para a melhoria dessas operações: aumento da quantidade de entregadores e aumento de agilidade de operações.

O Código de Trânsito Nacional, por meio de seu art. 139-A, prevê que as motocicletas dedicadas ao transporte remunerado de mercadorias – motofrete – somente poderão circular nas vias com autorização



emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Além disso, exige que os veículos dedicados a essa atividade sejam registrados como veículos da categoria de aluguel. Em nosso entendimento esse dispositivo cria um embaraço indevido a potenciais motofretistas. Acreditamos que um motociclista tem o direito de se propor a exercer atividade econômica com sua motocicleta sem ter de esperar uma autorização legal do Estado ou ter de enquadrar seu veículo em uma categoria especial. Não queremos dizer que nenhum controle deve ser feito, mas que ele se dê de uma forma mais adequada. Nesse sentido, nossa opinião é que a solução ideal seria o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN - definir critérios mínimos a serem satisfeitos tanto por mototaxistas quanto motofretistas, e a autoridade de trânsito realizar a fiscalização da observância desses critérios por parte dos motociclistas. Dessa forma, haveria regras, que seriam atualizadas com a agilidade inerente à produção de normas regulamentares, mas não uma limitação ao início de uma atividade, que muitas vezes se traduz em atrasos de autoridades públicas para a emissão de autorizações.

O Estatuto da Liberdade dos Motoboys também cuida de permitir paradas rápidas em recuos, passeios urbanos e faixas de rolamento pelo tempo necessário à entrega de cargas, passageiros e realização de cobranças. Nesse aspecto, acreditamos que os efeitos práticos da medida seriam muito mais positivos do que negativos. É claro que eventuais motocicletas paradas em passeios públicos criam obstáculos à locomoção de pedestres, mas não nos parece que, na prática, signifique um total bloqueio da passagem. Assim pensamos porque naturalmente os motociclistas parariam os veículos de forma a permitir o trânsito de pessoas, o que, inclusive, é previsto no texto do projeto. Para evitar o abuso do dispositivo, o projeto estipulou que, durante essas paradas rápidas, o pisca-alerta deveria ficar em funcionamento. Dessa forma, não seria possível utilizar o dispositivo para justificar o estacionamento do veículo nessas áreas.

Apesar de a proposição apresentar outras disposições atinentes à liberdade de atuação dos motoboys, acreditamos que a liberação automática da atividade e a permissão de paradas rápidas em passeios e outras áreas seriam as principais disposições. Alguns dispositivos propostos



são meramente principiológicos e outros seriam inócuos e até muito óbvios, como a previsão de que os motoboys deveriam tratar com urbanidade agentes e polícias de trânsito quando em exercício da função. O texto da proposição tem equívocos evidentes, como a remissão à Lei 13.875/ 2019 em lugar da Lei 13.874/2019. Todas essas questões nos estimularam a propor um novo texto, mais enxuto e com algumas correções, mas ainda preservando a ideia geral do autor.

O apensado apresentado à matéria dedica-se a alterar o art. 139-A do Código de Trânsito Nacional, que trata da autorização pelo Poder Público para a execução de atividades de motofrete. O apensado também veda a edição de normas locais que restrinjam em absoluto a execução dos serviços de motofrete e mototáxi.

Nosso entendimento é pelo acatamento das duas proposições, que se encaminham no sentido de retirar entraves ao desenvolvimento das atividades de mototáxi e motofrete. Para tanto, elaboramos um Substitutivo que consolidando as medidas propostas que nos pareceram mais adequadas.

Do exposto, votamos pela **aprovação do PL n. 2.508, de 2022 e seu apensado, o PL 3.181, de 2023, na forma do Substitutivo em anexo.**

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado AUGUSTO COUTINHO
Relator

2023-22491



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.508, DE 2022**

Apensado: PL nº 3.181/2023

Institui o Estatuto da Liberdade dos Motoboys, altera o art. 139-A, revoga o art. 139-B e insere parágrafo único no art. 182 da lei 9.503, 23 de setembro 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 13.874, 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 - Trabalhar com veículo próprio, locado ou de terceiro consensual, sem ter de comunicar a modalidade escolhida a qualquer órgão público;

V - Parar em recuos, passeios urbanos e faixas de rolamento pelo tempo necessário à entrega de cargas, passageiros e realização de cobranças, até o limite de 5 (cinco) minutos, desde que o veículo permaneça com o pisca-alerta em funcionamento e não obstrua o fluxo de veículos e pedestres.

Art. 3º 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 considerem relevantes à prestação do serviço.

Art. 4º 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.” (NR)

Art. 5º. O art. 139-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, 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 – deverão obedecer às disposições de regulamentação específica para essas categorias estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran, sendo inexigível qualquer tipo de



autorização ou licença para a execução dessas atividades econômicas. “ (NR)

Art. 6º Fica revogado o art. 139-B da lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

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

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado AUGUSTO COUTINHO
Relator

2023-22491

