

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 271, DE 2023

Apensado: PL nº 897/2023

Apresentação: 21/10/2025 15:24:31.017 - CVT
PRL 2 CVT => PL 271/2023

PRL n.2

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana), para inserir o transporte remunerado privado individual de passageiros com motocicleta.

Autor: Deputado AMOM MANDEL

Relator: Deputado NETO CARLETTO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei principal, nº 271, de 2023, altera a redação do inciso I do art. 11-B da Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para permitir que o motorista do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros seja habilitado na categoria A ou superior, desde que contenha a informação de que exerce atividade remunerada.

O Autor argumenta que a legislação atual limita o serviço por aplicativo apenas ao motorista que possua carteira de habilitação na categoria B ou superior, o que estaria impondo obstáculos à prestação do serviço com o uso de motocicletas e prejudicando os usuários que encontram nesse serviço uma alternativa de custo menos elevado para sua locomoção.

Apensado ao principal tramita o PL nº 897, de 2023, de autoria do Deputado Coronel Meira, que, no mesmo sentido daquele, *“altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para incluir a hipótese de autorização para*



prestação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros aos motoristas que possuem habilitação na Categoria A”.

Os projetos foram distribuídos às Comissões de Desenvolvimento Urbano, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD). A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II, e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

No dia 4 de outubro de 2023, os projetos foram aprovados na Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), na forma de Substitutivo apresentado pelo Relator, Deputado Abilio Brunini.

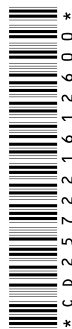
Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Tanto o projeto principal quanto o projeto apensado pretendem alterar a redação da Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para permitir que o motorista do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros seja habilitado na categoria A ou superior, desde que o respectivo documento contenha a informação de que exerce atividade remunerada.

Nos parece que a matéria tem destacado mérito, uma vez que houve, de fato, na regulação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, uma lacuna com relação aos veículos de duas rodas, pois a permissão foi expressamente dada apenas ao motorista habilitado na categoria B ou superior.



Diante disso, entendemos pertinente a alteração legislativa proposta, no sentido de permitir que os condutores habilitados na categoria A possam prestar o serviço de transporte de passageiros por meio de aplicativo.

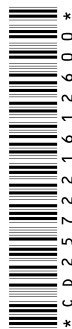
O transporte remunerado de passageiros em motocicletas é uma realidade em nosso País. Com base na Lei nº 12.009, de 2009, milhares de motociclistas prestam serviço de mototáxi nas diversas regiões do Brasil, principalmente nas cidades de médio porte. É um transporte de menor custo em relação ao táxi convencional e que proporciona viagens mais rápidas, além permitir a entrada em locais onde o acesso é difícil para veículos maiores, tanto em razão do relevo quanto da configuração da ocupação territorial.

Nesse cenário, entendemos que o transporte por aplicativo pode se somar ao serviço de mototáxi, para oferecer aos usuários melhores condições de transporte nessas localidades. Do mesmo modo como ocorreu com os veículos de quatro rodas, o emprego das motocicletas deverá aumentar a oferta de serviço de transporte nas cidades, abrindo novo nicho de mercado.

Não obstante a nossa concordância com o mérito, consideramos importante consignar no texto da proposta a necessidade de que o condutor habilitado para tal finalidade tenha pelo menos 21 anos de idade, seja habilitado há pelo menos dois anos na categoria A e seja aprovado em curso especializado. Esses requisitos são atualmente exigidos do condutor que presta serviço de mototáxi e se aplicam, por similaridade, ao serviço de transporte por aplicativo por meio de motocicletas. Essas condições são extremamente importantes para que seja resguardada a segurança do condutor e do passageiro desse serviço, no sentido de prevenir e mitigar riscos potenciais do transporte por meio de veículos de duas rodas.

Propomos também a alteração da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para inserir penalidade para o condutor que efetuar o transporte remunerado privado individual de passageiros com o uso de motocicleta sem observância dos requisitos de segurança elencados.

Adicionalmente, entendemos relevante que a lei venha a prever, de forma expressa, a possibilidade de que o poder público municipal,



no exercício de sua competência constitucional para organizar os serviços de interesse local, possa vedar ou restringir, em seu território, a operação de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros realizados por meio de veículos de duas rodas. Essa previsão é necessária para suprir uma lacuna identificada na Lei nº 13.640, de 2018, que, ao regulamentar a operação de transporte por aplicativo no Brasil, não tratou expressamente da competência municipal para disciplinar a utilização de veículos de duas rodas nessas atividades. A ausência dessa previsão tem gerado disputas judiciais entre municípios e empresas operadoras de aplicativos, que questionam a validade de normas locais que proíbem ou limitam o serviço.

Dados do Atlas da Violência 2025, publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), mostram que somente no ano de 2023 13.477 pessoas morreram em acidente de trânsito a bordo de motocicletas. Isso representou 38,6% do total de óbitos ocorridos em sinistros de trânsito naquele ano. Esses números, entretanto, são bastante desiguais entre as unidades da Federação: enquanto no Distrito Federal e no Rio de Janeiro ocorreram 2,4 óbitos por 100 mil habitantes, Piauí e Tocantins apresentaram, respectivamente, 21 e 16,9 mortes por 100 mil habitantes. Segundo os autores *“o estado com maior prevalência relativa de óbitos envolvendo acidentes com motocicletas é 9,1 vezes mais arriscado para esse tipo de sinistro do que aquele que possui menor prevalência, o que reflete a grande heterogeneidade de um país continental, no que diz respeito a vários aspectos, entre os quais a educação no trânsito, a qualidade das estradas e vias públicas e a capacidade de fazer cumprir o que diz respeito à legislação do trânsito”*.

De fato, em um País de grande dimensão como o nosso, com 5.569 municípios, não se pode crer que uma mesma solução atenda a diversas realidades locais, com relação à mobilidade urbana e à segurança do trânsito. Situações específicas podem indicar ao poder público municipal a necessidade de vedar ou restringir a prestação desse tipo de serviço em seu território, no sentido de salvaguardar a segurança da população. Portanto, a inclusão de dispositivo específico nesse sentido traria maior segurança jurídica e reforçaria o papel dos municípios na definição de políticas de mobilidade urbana



compatíveis com as suas realidades locais, especialmente no que se refere à segurança viária e à proteção do usuário.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 271, de 2023, do Projeto de Lei nº 897, de 2023, e do Substitutivo adotado pela CDU, na forma do Substitutivo Anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado Neto Carletto
Relator

2025-16564



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 271, DE 2023, E Nº 897, DE 2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para permitir o transporte remunerado privado individual de passageiros com o uso de motocicleta e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para permitir o transporte remunerado privado individual de passageiros com o uso de motocicleta e estabelecer penalidades pelo descumprimento dos requisitos de segurança necessários para o exercício da atividade.

Art. 2º O inciso IX do art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244.

IX – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou transportando pessoas em desacordo com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas ou do transporte remunerado privado individual de passageiros:

.....” (NR)

Art. 3º O artigo 11-B da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11-B.



I – possuir Carteira Nacional de Habilitação nas categorias A, B ou superior, de acordo com a modalidade do serviço prestado, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

I-A – para os condutores habilitados na categoria A, exige-se ainda:

- a) ter completado 21 (vinte e um) anos;*
- b) possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;*
- c) ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito; e*
- d) estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito;*

.....
§

1º

§ 2º Lei municipal poderá vedar ou restringir a exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros por meio de veículos de duas rodas, quando entender, justificadamente, que a prestação desses serviços em seu território causará riscos desproporcionais à segurança dos usuários. (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado Neto Carletto
Relator

2025-16564

