



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1360, de 2026**, que *"Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Laércio Oliveira (PP/SE)	001
Deputado Federal José Medeiros (PL/MT)	002; 003; 004; 005; 006; 007
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	008; 009; 010
Deputada Federal Bia Kicis (PL/DF)	011; 012; 013
Senadora Damares Alves (REPUBLICANOS/DF)	014
Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)	015

**TOTAL DE EMENDAS: 15**





CONGRESSO NACIONAL  
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

**EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026**  
**(à MPV 1360/2026)**

Dê-se aos incisos I e II do *caput* do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 3º** .....

**I** – o inciso I do *caput* do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro; e

**II** – o inciso I do *caput* do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem por objetivo preservar importantes mecanismos legais de proteção à segurança viária e à integridade física dos profissionais que exercem atividades de motofrete, mediante a manutenção da obrigatoriedade de inspeção semestral dos equipamentos obrigatórios e de segurança das motocicletas utilizadas profissionalmente, bem como da exigência de aprovação em curso especializado regulamentado pelo CONTRAN.

Embora a Medida Provisória nº 1.360/2026 tenha como fundamento a simplificação regulatória e a redução de burocracias para ingresso na atividade econômica, a supressão integral desses requisitos ultrapassa a mera desburocratização administrativa e alcança diretamente instrumentos essenciais de preservação da vida, da segurança pública e da redução de acidentes de trânsito.

A atividade de motofrete possui reconhecido grau elevado de exposição ao risco, sendo exercida em ambiente urbano intenso, com longas jornadas, pressão operacional, elevada rotatividade e constante vulnerabilidade a acidentes graves e fatais. Dados públicos do Ministério da Saúde e dos



sistemas nacionais de trânsito demonstram que motociclistas permanecem entre as principais vítimas de sinistros viários no Brasil, representando parcela significativa das internações hospitalares, afastamentos previdenciários e óbitos decorrentes de acidentes de trânsito.

Nesse contexto, a inspeção periódica dos equipamentos obrigatórios e de segurança constitui importante instrumento preventivo de controle das condições mínimas de circulação dos veículos utilizados profissionalmente, reduzindo riscos associados a falhas mecânicas, inadequação de equipamentos e precarização operacional da atividade.

Da mesma forma, a manutenção da exigência de curso especializado regulamentado pelo CONTRAN não pode ser tratada como mera exigência burocrática. Trata-se de política pública estruturante de qualificação profissional voltada à condução defensiva, gerenciamento de riscos, transporte seguro de cargas, prevenção de acidentes, comportamento seguro no trânsito e conscientização acerca da responsabilidade viária.

A formação especializada dos motofretistas representa importante instrumento de concretização do dever constitucional de proteção à vida e à segurança, encontrando amparo direto no art. 5º da Constituição Federal, que tutela a inviolabilidade do direito à vida, bem como no art. 144, que consagra a segurança como dever do Estado e responsabilidade de todos.

Além disso, o próprio Código de Trânsito Brasileiro estabelece, como diretriz fundamental da Política Nacional de Trânsito, a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, princípios que seriam enfraquecidos pela retirada de mecanismos mínimos de controle técnico e capacitação profissional em atividade reconhecidamente de alto risco.

Importante ressaltar que a flexibilização excessiva da regulação pode gerar efeito inverso ao pretendido, aumentando os índices de acidentes, judicialização, custos previdenciários e impactos ao sistema público de saúde, especialmente diante da crescente expansão das atividades de entrega por plataformas digitais.



A presente emenda, portanto, busca compatibilizar o legítimo objetivo de simplificação administrativa com a necessária preservação de medidas mínimas de segurança viária e qualificação profissional, evitando retrocessos normativos em matéria de proteção à vida e segurança no trânsito.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Senador Laércio Oliveira**  
**(PP - SE)**





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**EMENDA Nº - CMMPV 01360/2026**  
(à MPV 1360/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Acrescente-se o seguinte artigo à MPV nº 1.360/2026: “**Art. \_\_\_\_.** É vedada a implementação de medidas administrativas, regulamentares ou tecnológicas que tenham como finalidade principal o incremento arrecadatório por meio de multas de trânsito, devendo toda fiscalização observar caráter prioritariamente educativo, preventivo e proporcional’.”

### JUSTIFICAÇÃO

A utilização do sistema nacional de trânsito como uma engrenagem de arrecadação compulsória representa uma violência econômica diária contra o cidadão .

Sob o pretexto de promover a segurança, o governo federal e suas estruturas burocráticas transformaram as vias públicas em um balcão de negócios fiscal .

Para o povo brasileiro, que já carrega o peso de um Estado hipertrofiado, a multiplicação de multas e penalidades não reflete uma preocupação com a vida, mas sim uma sanha arrecadatória que asfixia o orçamento das famílias e criminaliza o motorista trabalhador.

Apresento os argumentos fundamentais que sustentam a esse modelo punitivo e defendem o direito à mobilidade justa:

1. O Massacre Econômico sobre o Orçamento Familiar



\* CD 262863632500 \*  
ExEdit

O cidadão brasileiro já opera no limite absoluto de sua capacidade financeira. O automóvel ou a motocicleta, longe de serem itens de luxo, são ferramentas indispensáveis de trabalho e locomoção em um país de transporte público historicamente deficitário. A pressão financeira sobre o condutor é insustentável:

- Carga tributária abusiva: O brasileiro paga impostos escorchantes na compra do veículo (IPI, ICMS), na propriedade (IPVA) e em cada peça de reposição.
- Exploração nos combustíveis e serviços: A volatilidade dos preços dos combustíveis, a disparada nos custos de manutenção e os preços elevados dos seguros privados esgotam a renda disponível.
- A gota d'água da penalização: Adicionar a esse cenário uma indústria da multa, desenhada para capturar falhas milimétricas do condutor, é empurrar o trabalhador diretamente para a inadimplência e o superendividamento.

## 2. A Ineficácia da Indústria da Multa (O Mito da Segurança)

**A narrativa governamental de que o aumento de penalidades gera um trânsito mais seguro é tecnicamente falsa e retórica.**

- Falácia arrecadatória: Estudos técnicos de engenharia de tráfego demonstram de forma categórica que a proliferação indiscriminada de radares ocultos, armadilhas fotográficas e multas automáticas não reduz acidentes de forma sustentável.
- Foco no erro, não na solução: O sistema atual ignora as verdadeiras causas da violência no trânsito, como as vias esburacadas, a falta de iluminação, a sinalização confusa e a ausência de passarelas. O Estado pune o motorista pela infração, mas se exime da culpa por não oferecer vias seguras.

## 3. O Desvirtuamento do Estado e a Sanha Punitiva

As políticas públicas de trânsito foram **sequestradas pela necessidade de inflar os cofres de autarquias e financiar estruturas**



**burocráticas ineficientes . O cidadão não suporta mais ser tratado como um infrator em potencial .**

- Punição excessiva: O modelo atual foca na punição compulsória e na exclusão do condutor (através da suspensão da CNH), destruindo a capacidade de sustento de quem depende da carteira de habilitação para trabalhar, como motoristas de aplicativos, taxistas e caminhoneiros.
- Financiamento da máquina: Os recursos bilionários arrecadados com as multas deveriam, por lei, ser integralmente revertidos em educação de trânsito e melhoria asfáltica. Na prática, servem para cobrir rombos de custeio de órgãos estatais, operando como um imposto disfarçado e imoral.

Os Três Pilares da Fiscalização Legítima e Humana

A oposição a este modelo fiscalista exige uma virada de chave urgente na gestão do trânsito brasileiro. O sistema precisa deixar de ser um pesadelo financeiro para se alinhar aos seus verdadeiros objetivos constitucionais:

- Salvar vidas: A atuação do Estado deve focar no policiamento ostensivo contra crimes graves de trânsito — como a combinação de álcool e direção — e na correção imediata de trechos urbanos e rodoviários com alto índice de sinistros, e não em penalizar pequenos deslizes burocráticos.
- Orientar condutores: O caráter da fiscalização deve ser primordialmente pedagógico e preventivo. O motorista precisa ser alertado, educado e instruído antes de ser sumariamente taxado. A sinalização deve ser clara, visível e educativa, eliminando as pegadinhas de trânsito.
- Melhorar a segurança viária: O dinheiro gerado pelo trânsito deve retornar de forma visível e auditável para o asfalto. O povo exige ciclovias seguras, calçadas acessíveis, engenharia de tráfego moderna e iluminação pública de qualidade.



**O trânsito brasileiro deve servir para mover o país com segurança e dignidade, e não para funcionar como um caixa eletrônico compulsório para sustentar os privilégios e os excessos do governo.**

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

**Deputado José Medeiros  
(PL - MT)**





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**EMENDA Nº - CMMPV 01360/2026**  
(à MPV 1360/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

**“Art. Dê-se a seguinte redação: “Art. \_\_\_\_.** Nenhuma autuação poderá ser aplicada exclusivamente com base em sistemas automatizados, inteligência artificial, monitoramento eletrônico remoto ou reconhecimento automatizado sem validação humana individualizada e possibilidade plena de contraditório prévio’.”

## JUSTIFICAÇÃO

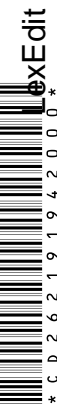
A transformação do aparato fiscalizador do Estado em um sistema puramente automatizado representa a transferência ilegal do poder de punir para sistemas computacionais opacos, substituindo o discernimento humano pela frieza de códigos programados.

Sob o pretexto de modernização e eficiência, o governo federal promove um apagão de garantias fundamentais, **submetendo o cidadão brasileiro a um tribunal algorítmico invisível que pune primeiro e pergunta depois.**

A tecnologia deve servir para apoiar a administração, nunca para atropelar as salvaguardas que protegem o indivíduo contra os abusos do próprio Estado.

Apresento os argumentos técnicos e jurídicos que sustentam a contrariedade a essa robotização punitiva:

### 1. A Tirania do Algoritmo e a Falibilidade Tecnológica



A crença cega do governo na infalibilidade dos sistemas digitais ignora os limites práticos e técnicos da tecnologia de monitoramento. Sistemas também podem falarem.

- Erros sistêmicos ocultos: A ausência de supervisão humana rigorosa faz com que falhas de leitura, reflexos de luz, sombreamentos e bugs de software gerem uma enxurrada de infrações indevidas.
- Falhas graves de identificação: Sensores e câmeras inteligentes operam com margens de erro conhecidas, resultando na imputação de condutas a veículos clonados, proprietários antigos ou terceiros inocentes, transferindo injustamente o ônus da prova para a vítima do erro técnico.

## 2. A Construção da Insegurança Jurídica

A automação massiva de penalidades subverte a lógica da estabilidade das relações entre o Estado e os cidadãos.

- Industrialização da punição: Sem o filtro crítico de uma autoridade humana que avalie o contexto, a proporcionalidade e a razoabilidade de cada ocorrência, o processo administrativo perde sua legitimidade.
- Vulnerabilidade total: O cidadão se vê enredado em uma burocracia kafkiana, obrigado a despender tempo e recursos financeiros para provar que uma máquina falhou, gerando desconfiança crônica nas instituições públicas.

## 3. O Desmonte Atropelado das Garantias Constitucionais

Ao delegar o poder de sanção penal ou administrativa a sistemas automatizados de forma soberana, a atual gestão do governo federal afronta diretamente as bases do Estado Democrático de Direito:

- Morte do Contraditório e da Ampla Defesa: O processo se torna uma via de mão única onde a decisão automatizada já nasce com presunção absoluta de verdade, anulando a chance de o cidadão expor suas razões perante um agente capaz de compreendê-las.



- Violação do Devido Processo Legal: A constituição exige ritos formais e humanos para a aplicação de penalidades. Substituir esse rito por um disparo de notificações automáticas baseado em cruzamento de dados sem auditoria rasga o texto constitucional.
- Aversão à Presunção de Inocência: O sistema digital inverte o princípio basilar do direito. O motorista ou trabalhador é tratado sumariamente como culpado até que consiga romper a barreira tecnológica e provar o contrário.

### O Limite Inegociável da Automatização Estatal

A modernização administrativa é bem-vinda, mas jamais poderá ocorrer às custas dos direitos individuais. A população exige o restabelecimento imediato da centralidade humana no poder sancionatório:

- Obrigatoriedade do duplo grau de revisão humana: Nenhuma penalidade gerada de forma automatizada pode ser expedida sem a validação detalhada, assinatura e responsabilização de um agente público competente.
- Transparência dos códigos-fonte: Os critérios, pesos, variáveis e regras de negócio dos algoritmos utilizados pela fiscalização governamental devem ser públicos, auditáveis e submetidos ao escrutínio da sociedade civil e de peritos independentes.
- Indenização por erro de sistema: O Estado deve responder civilmente de forma ágil e automática pelos danos patrimoniais e morais causados ao cidadão que for comprovadamente prejudicado por falhas de softwares estatais.



O cidadão brasileiro paga impostos escorchantes para ser protegido pelo Estado, e não para ser caçado por robôs a serviço de uma máquina de arrecadação governamental.

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

**Deputado José Medeiros**  
**(PL - MT)**





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**EMENDA Nº - CMMPV 01360/2026**  
**(à MPV 1360/2026)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

**“Art. Acrescente-se: “Art. \_\_\_\_.** Os motociclistas profissionais, mototaxistas, motofretistas e entregadores por aplicativo terão prioridade em programas de:

- I – redução tributária sobre equipamentos de segurança;**
- II – acesso facilitado à renovação de frota;**
- III – linhas especiais de crédito;**
- IV – capacitação gratuita;**
- V – seguro contra acidentes laborais’.”**

## **JUSTIFICAÇÃO**

Sob a condução de políticas macroeconômicas insensíveis à realidade das ruas, o governo federal transformou a motocicleta, o maior instrumento de ascensão social e sobrevivência da classe trabalhadora, em um alvo preferencial de arrecadação compulsória e burocracia paralisante.

Quem cruza as cidades de ponta a ponta para alimentar o país e garantir a circulação de riquezas recebe em troca o abandono fiscal e a perseguição regulatória.

**A força motriz que sustenta o comércio, os serviços e o abastecimento das cidades brasileiras repousa sobre os ombros dos motociclistas profissionais.**



Longe de ser uma atividade marginal, a categoria é um pilar vital da infraestrutura do país:

- Sustento da economia real: Milhões de pais e mães de família dependem exclusivamente de suas motos para realizar a entrega rápida de alimentos, medicamentos, documentos e para o transporte ágil de passageiros.
- Reduto de sobrevivência das periferias: Nas regiões periféricas, favelas e zonas afastadas, onde o Estado historicamente falha em oferecer transporte público de qualidade ou vias estruturadas, o motoboy e o mototaxista são os únicos agentes de integração e mobilidade urbana, conectando as populações vulneráveis aos centros econômicos.

**O governo federal tem atuado de forma predatória contra a viabilidade financeira da atividade do motociclista, estrangulando sua capacidade de gerar renda e sustentar seus lares através de:**

- Preços extorsivos dos combustíveis: A ausência de uma política de preços justa e equilibrada para os combustíveis corrói diariamente a margem líquida das corridas e entregas, fazendo com que o trabalhador pague para trabalhar.
- Carga tributária abusiva e custos operacionais: O IPVA, as taxas de licenciamento, o custo inflacionado de peças de reposição essenciais (como pneus e kits de transmissão) e o preço exorbitante dos seguros transformaram a manutenção do instrumento de trabalho em um fardo insustentável.

Historicamente, o governo federal falha em desenhar políticas afirmativas e de proteção real para o trabalhador sobre duas rodas, preferindo o caminho da restrição e do controle punitivo:

- Falta de contrapartida social: Enquanto arrecada bilhões com os impostos do setor, o Estado não devolve dignidade em forma de infraestrutura viária segura, pontos de apoio para descanso, faixas exclusivas ou linhas de crédito subsidiadas para a renovação da frota.



- **Asfixia burocrática:** A imposição de regulamentações complexas e fiscalizações puramente fiscais serve apenas para alimentar estruturas cartoriais e aplicar multas punitivas, ameaçando a apreensão do veículo e, conseqüentemente, a cassação do direito do cidadão de garantir o pão de seus filhos.

**A aprovação desta emenda é o primeiro passo para frear a sanha arrecadatória e garantir a reparação histórica a uma classe que move o Brasil no asfalto:**

- **Isenção e desoneração direcionadas:** O governo precisa instituir uma política nacional de desoneração fiscal permanente para combustíveis e peças destinados a motociclistas profissionais devidamente cadastrados.
- **Proteção à dignidade e à vida:** A atuação estatal deve focar no investimento em engenharia viária voltada para a segurança de veículos de duas rodas e no financiamento público de equipamentos de proteção, em vez de focar na aplicação de penalidades financeiras.

**Os motociclistas profissionais não exigem favores do governo; exigem que o Estado tire o peso de sua máquina burocrática e fiscal de cima dos tanques de combustível de quem trabalha honestamente para manter este país de pé.**

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

**Deputado José Medeiros  
(PL - MT)**





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**EMENDA Nº - CMMPV 01360/2026**  
(à MPV 1360/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“Art. Acrescente-se: “Art. \_\_\_\_\_. Fica vedada a criação de novas exigências administrativas, cursos obrigatórios, certificações ou taxas que onerem excessivamente motoristas profissionais sem demonstração técnica de efetiva melhoria da segurança viária’.”

## JUSTIFICAÇÃO

A hipertrofia regulatória do Estado e a imposição de barreiras administrativas configuram um verdadeiro confisco da produtividade nacional, funcionando como um freio deliberado ao desenvolvimento.

**Sob a falsa premissa de organizar e fiscalizar, o governo federal sufoca a livre iniciativa e penaliza severamente o trabalhador autônomo, que passa a dedicar parte substancial do seu tempo e da sua renda para sustentar uma máquina burocrática anacrônica.**

O Estado inverte sua lógica constitucional e passa a enxergar o cidadão produtivo não como um motor econômico, mas como um alvo permanente de suspeição e taxaço camuflada.

Para quem trabalha por conta própria, o tempo não é apenas dinheiro, é a garantia de sobrevivência. A criação contínua de amarras institucionais pune quem decidiu empreender para escapar do desemprego:



Cada hora gasta preenchendo formulários, emitindo certidões, enfrentando filas em repartições ou tentando decifrar sistemas digitais governamentais instáveis é uma hora a menos de trabalho faturado.

**O trabalhador autônomo (como o motorista, o entregador, o prestador de serviços e o microempreendedor) não possui departamentos jurídicos ou contábeis para gerenciar exigências estatais. O peso da burocracia recai diretamente sobre suas costas, inviabilizando pequenos negócios.**

- Toda nova obrigação regulatória desenhada nos gabinetes ministeriais traz consigo um boleto embutido para o cidadão pagar.

A exigência de novos alvarás, vistorias periódicas, cursos obrigatórios de reciclagem e atualizações de cadastro gera taxas públicas imediatas que corroem a margem de lucro.

Além do custo financeiro direto, o trabalhador é obrigado a arcar com custos de deslocamento urbano, autenticações cartoriais e aquisição de certificados digitais privados, **transformando o ato de trabalhar em um exercício financeiramente punitivo.**

A multiplicação caótica de portarias, decretos e normas cria um ambiente de profunda instabilidade jurídica, onde a regra do jogo muda sem aviso prévio.

Diante de uma legislação complexa e mutável, o trabalhador vive sob o medo constante de cometer uma falha burocrática involuntária e sofrer sanções graves, como a apreensão de ferramentas de trabalho, multas pesadas ou a cassação de licenças de funcionamento.

**O aparato estatal moderno abandonou o princípio da boa-fé. O trabalhador é tratado de antemão como um fraudador em potencial, sendo obrigado a produzir provas fiscais e documentais constantes apenas para exercer um direito basilar: o de exercer sua profissão com dignidade .**



A aprovação desta emenda estabelece uma barreira de proteção indispensável à dignidade de quem trabalha no Brasil, pois a **simplificação administrativa e a liberdade econômica devem prevalecer sobre a sanha regulatória do governo.**

O Estado deve presumir a conformidade e a honestidade do trabalhador. A fiscalização deve ser orientadora e ocorrer a posteriori, eliminando as barreiras de entrada que impedem a formalização e o crescimento econômico.

**Nenhuma nova obrigação, cadastro ou taxa pode ser instituída pelo governo federal sem a comprovação técnica de que ela não destruirá postos de trabalho e não asfixiará o faturamento dos profissionais autônomos.**

**O brasileiro que acorda cedo para produzir não pode continuar sendo tratado como um adversário pela burocracia do Estado; ele exige que o governo saia da frente e o deixe trabalhar em paz.**

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

**Deputado José Medeiros  
(PL - MT)**





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**EMENDA Nº - CMMPV 01360/2026**  
(à MPV 1360/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“Art. Acrescente-se: “Art. \_\_\_\_\_. O processo administrativo de trânsito deverá assegurar:

I – defesa digital simplificada;

II – acesso gratuito às provas;

III – linguagem acessível;

IV – notificação clara e objetiva;

V – vedação de obstáculos burocráticos excessivos ao exercício da defesa’.”

## JUSTIFICAÇÃO

A arquitetura burocrática imposta pelo governo federal para a contestação de penalidades administrativas e multas funciona como uma barreira deliberada de exclusão social. Ao transformar o direito de defesa em um labirinto processual incompreensível, o Estado asfixia o cidadão comum, fazendo com que a ampla defesa garantida pela Constituição se torne uma peça de ficção jurídica.

**Na prática, o governo arrecada por cansaço, a complexidade dos ritos é desenhada para que o trabalhador desista de lutar por seus direitos e pague valores indevidos apenas para se livrar do pesadelo cartorial.**



O atual formato dos processos de recurso foi estruturado para desencorajar o cidadão, operando sob uma lógica de exclusão digital e de linguagem que pune quem não possui instrução técnica.

**Milhões de brasileiros, especialmente caminhoneiros, motoboys, motoristas autônomos e idosos, não possuem o conhecimento técnico ou o jargão jurídico exigidos para preencher formulários complexos e protocolar defesas em plataformas digitais muitas vezes instáveis e confusas.**

**Diante da exigência de documentos autenticados, deslocamentos até repartições públicas, prazos leoninos e taxas implícitas, o cidadão é forçado a fazer um cálculo financeiro cruel onde muitas vezes, pagar a multa indevida custa menos tempo e dinheiro do que tentar provar a própria inocência.**

O governo federal sustenta a narrativa de que o sistema é democrático porque os canais de recurso existem formalmente no papel. Contudo, a realidade dos julgamentos administrativos desmente essa tese.

Os órgãos colegiados que julgam os recursos em primeira e segunda instância (como as JARIs e os CETRANs) funcionam, em grande parte, como meros homologadores das decisões do próprio aparato fiscalizador. O índice de indeferimento em massa de recursos legítimos expõe a falta de isenção do sistema.

O cidadão que se esforça para produzir provas, como dados de GPS do veículo ou imagens, frequentemente recebe de volta respostas padronizadas, respostas de "copia e cola" automáticas, sem que seus argumentos tenham sido de fato analisados por um ser humano dotado de senso de justiça e razoabilidade.

A assimetria de poder entre a máquina pública e o indivíduo viola o equilíbrio democrático. O Estado, detentor de recursos ilimitados, **joga o ônus de provar a inocência integralmente sobre as costas do trabalhador.**

O sistema atual pune de forma imediata (bloqueando licenciamentos, impedindo a venda de veículos ou ameaçando o direito de



dirigir) antes mesmo que o cidadão tenha a oportunidade real de ser ouvido por uma autoridade neutra.

Ao dificultar o acesso à contestação, o governo transforma a ineficiência do serviço público em uma linha de receita garantida. Cada recurso abandonado pelo cidadão por puro esgotamento psicológico é dinheiro confiscado que infla os cofres governamentais.

A aprovação desta emenda visa desmontar essa engrenagem de silenciamento do cidadão, exigindo que o governo federal redesenhe o sistema de defesa com base em critérios humanos e democráticos:

- **Efetividade:** Os recursos devem ser analisados de forma célere, individualizada e técnica por instâncias independentes do órgão aplicador da penalidade, garantindo que provas reais apresentadas pelo motorista tenham peso de fato sobre a decisão.
- **Acessibilidade:** Simplificação radical dos procedimentos. Os canais de defesa devem utilizar linguagem simples, direta e acessível a não juristas, permitindo o protocolo de recursos de forma gratuita, intuitiva e sem a necessidade de intermediários ou despachantes.
- **Transparência:** Publicação obrigatória e detalhada das taxas de deferimento e indeferimento de recursos por órgão de trânsito, permitindo que a sociedade audite quais repartições estão aplicando indeferimentos em massa de maneira automática.
- **Justiça Administrativa:** Fim da punição antecipada. Nenhuma restrição de direitos — como o bloqueio do documento do veículo ou impedimentos na CNH — poderá ser aplicada enquanto houver recursos pendentes de julgamento em qualquer esfera administrativa.

**O direito de defesa não pode ser um privilégio de quem pode pagar por advogados ou de quem domina a burocracia estatal; ele deve ser**



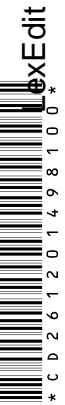
**um escudo acessível a todo e qualquer cidadão brasileiro contra os excessos e os erros do poder público.**

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

**Deputado José Medeiros  
(PL - MT)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261201498100>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros





CONGRESSO NACIONAL

Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**EMENDA Nº - CMMPV 01360/2026**  
**(à MPV 1360/2026)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

**“Art. Acrescente-se: “Art. \_\_\_\_.** Os órgãos de trânsito deverão divulgar mensalmente:

- I – total arrecadado com multas;**
- II – quantidade de autuações aplicadas;**
- III – destinação detalhada dos recursos;**
- IV – contratos relacionados à fiscalização eletrônica;**
- V – estudos técnicos que justificaram instalação de equipamentos’.”**

## JUSTIFICAÇÃO

A blindagem de dados e a falta de clareza sobre o fluxo financeiro da fiscalização automatizada representam uma afronta direta aos pilares republicanos e ao bolso do cidadão.

**Sob a condução do atual governo federal, o monitoramento viário e fiscal distanciou-se do seu papel de segurança pública para se consolidar como uma caixa-preta corporativa e financeira.**

**Para a sociedade brasileira, que trabalha meses apenas para quitar tributos, a ausência de controle social sobre esse ecossistema não é apenas uma falha burocrática, mas uma brecha sistêmica para a corrupção e o enriquecimento ilícito às custas do povo.**



A falta de clareza sobre as regras, locais e métricas de atuação transforma o sistema punitivo em um balcão de pegadinhas institucionais.

Quando o governo esconde as estatísticas reais de infrações por ponto de monitoramento, ele sinaliza que o objetivo **não é educar, mas capturar o motorista desprevenido para inflar o caixa** .

A opacidade governamental dá força à percepção popular de que os equipamentos são calibrados e posicionados de forma estratégica para **maximizar a punição, eliminando o caráter preventivo da fiscalização**.

O cidadão brasileiro tem o direito de saber quem são os verdadeiros donos das empresas que operam os radares, softwares e sistemas de monitoramento digital.

**O governo federal delega a operação de serviços sensíveis a consórcios privados que, muitas vezes, são remunerados de forma proporcional à quantidade de multas aplicadas ou por contratos bilionários sem concorrência real.**

A falta de publicidade nos contratos operacionais e nas planilhas de custos impede que órgãos de controle e a própria sociedade fiscalizem superfaturamentos, direcionamentos de licitações e cartéis na chamada **"indústria da multa"**.

A legislação determina expressamente que o dinheiro arrecadado com penalidades seja revertido em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento e educação.

**O governo, contudo, trata esse montante como uma receita ordinária livre.**

**O montante bilionário retirado do bolso das famílias é rotineiramente utilizado para cobrir rombos fiscais, custear mordomias da máquina pública e financiar estruturas burocráticas ineficientes** .

Enquanto a arrecadação bate recordes históricos, o cidadão continua enfrentando estradas esburacadas, falta de passarelas e ausência de iluminação, provando que o dinheiro arrecadado serve ao governo, e não à vida humana.



A aprovação desta emenda institui a obrigatoriedade da prestação de contas em tempo real, quebrando o sigilo imposto pela gestão atual exigindo respostas públicas e imediatas.

Publicação de um "multômetro" oficial, detalhando a receita diária obtida com penalidades digitais em cada região, estado e município do país.

Rastreabilidade total do dinheiro, com a discriminação exata de cada centavo aplicado em obras de segurança viária e campanhas educativas reais.

Divulgação integral dos contratos, dos fluxos de pagamento e dos sócios das empresas de tecnologia e engenharia contratadas pelo aparato estatal.

**A transparência não é uma concessão ou favor do governo federal, é uma imposição da Constituição pois o povo brasileiro não aceitará continuar financiando um sistema que enriquece grupos privados e sustenta privilégios políticos sob o manto do segredo de Estado.**

Sala da comissão, 21 de maio de 2026.

**Deputado José Medeiros  
(PL - MT)**





CONGRESSO NACIONAL  
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026  
(à MPV 1360/2026)

Dê-se nova redação ao inciso II do *caput* do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, como proposto pelo art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º .....  
.....  
II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria A ou Autorização para Conduzir Ciclomotores;  
.....” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda à Medida Provisória nº 1.360/2026 tem por finalidade preservar a exigência de experiência mínima de dois anos de habilitação na categoria para o exercício das atividades de motofrete e mototáxi, como requisito essencial à segurança viária e à proteção do trabalhador e dos usuários.

A proposta não se opõe à ampliação do acesso à atividade, inclusive pela flexibilização da idade mínima, mas busca assegurar que tal ampliação ocorra de forma segura e responsável, evitando a exposição desproporcional a riscos decorrentes da inexperiência na condução de motocicletas em contexto profissional.



A manutenção do tempo mínimo de habilitação encontra respaldo em evidências empíricas que apontam maior probabilidade de envolvimento em acidentes por condutores com menor tempo de experiência, em razão da menor capacidade de antecipação de riscos, limitada vivência em situações críticas e menor domínio operacional do veículo. Tais fatores são agravados no exercício profissional, que demanda condução contínua, submissão a prazos, circulação em ambientes urbanos complexos e, frequentemente, transporte de passageiros ou cargas.

Nesse contexto, a exigência de experiência mínima atua como filtro técnico indispensável, contribuindo para que o ingresso na atividade ocorra com nível mínimo de maturidade e preparo prático, compatível com os riscos inerentes à profissão.

Importa destacar que a Federação Nacional dos Trabalhadores Motociclistas Profissionais e Autônomos — FENAMOTO, por meio da Nota de Repúdio nº 001/2026, sinaliza preocupação com a supressão simultânea de requisitos de segurança, ressaltando que o problema não reside isoladamente na flexibilização da idade mínima, mas na combinação desta com a eliminação de mecanismos que asseguram preparo adequado para o exercício da atividade.

Sob a perspectiva constitucional, a manutenção desse requisito alinha-se ao disposto no art. 7º da Constituição Federal, que assegura a redução dos riscos inerentes ao trabalho, constituindo medida compatível com o dever estatal de promoção de condições seguras de trabalho. A eliminação desse critério pode representar retrocesso na proteção à vida e à integridade física dos trabalhadores.

Dessa forma, a presente emenda preserva parâmetro mínimo de segurança e profissionalização da atividade, contribuindo para o



equilíbrio entre inclusão produtiva e proteção social, razão pela qual se mostra necessária ao aperfeiçoamento da Medida Provisória.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Deputado Hugo Leal**  
**(PSD - RJ)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263054653500>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal





CONGRESSO NACIONAL  
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026  
(à MPV 1360/2026)

Dê-se ao inciso II do *caput* do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 3º .....

II – o inciso I do *caput* do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.”

### JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda à Medida Provisória nº 1.360/2026 tem por objetivo restabelecer a exigência de curso especializado de formação para o exercício das atividades de motofrete e mototáxi, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, como medida indispensável à qualificação profissional e à segurança viária.

A proposta reconhece a necessidade de ampliação do acesso ao mercado de trabalho, mas condiciona esse ingresso à observância de padrões mínimos de capacitação técnica, de forma a garantir que o exercício da atividade ocorra com segurança, responsabilidade e observância das normas de trânsito.



\* C D 2 6 5 0 3 6 6 1 4 1 0 0 \*

O curso especializado não possui caráter meramente formal, constituindo instrumento efetivo de prevenção de acidentes. Por meio dele, o condutor adquire conhecimentos específicos sobre pilotagem defensiva, condução com passageiro ou carga, técnicas de segurança, uso adequado de equipamentos obrigatórios e comportamento preventivo no trânsito, aspectos que extrapolam a formação básica exigida para obtenção da habilitação.

A supressão dessa exigência implica a possibilidade de ingresso na atividade por trabalhadores sem preparo técnico adequado, aumentando a vulnerabilidade tanto do profissional quanto dos usuários do serviço. Tal cenário é especialmente preocupante em atividades que envolvem interação direta com terceiros e exposição constante a situações de risco.

Nesse sentido, a Federação Nacional dos Trabalhadores Motociclistas Profissionais e Autônomos — FENAMOTO, na Nota de Repúdio nº 001/2026, ressalta que a retirada concomitante do curso de qualificação tende a permitir o ingresso de trabalhadores “sem preparo técnico e sem formação em segurança no trânsito”, agravando o risco de acidentes.

Sob a ótica constitucional, a manutenção da exigência de capacitação profissional representa concretização do direito à redução dos riscos inerentes ao trabalho, previsto no art. 7º da Constituição Federal, além de constituir medida alinhada à proteção da vida e da saúde no ambiente laboral.

Adicionalmente, a exigência de formação contribui para a valorização da atividade profissional, promovendo maior qualificação



do serviço prestado, redução da acidentalidade e mitigação de custos sociais associados a acidentes de trânsito.

Diante disso, a presente emenda assegura a manutenção de padrão mínimo de qualificação técnica no setor, preservando a segurança viária e a dignidade do trabalho, razão pela qual se apresenta como medida necessária ao aprimoramento da Medida Provisória.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Deputado Hugo Leal**  
**(PSD - RJ)**





CONGRESSO NACIONAL  
CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026  
(à MPV 1360/2026)

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

**Item 1** – Dê-se nova redação ao inciso IV do *caput* do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 139-A.** .....  
.....  
IV – inspeção ou vistoria anual para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança  
.....” (NR)

**Item 2** – Dê-se ao inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 3º** .....  
I – o inciso I do *caput* do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro; e  
.....”

### JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda à Medida Provisória nº 1.360/2026 tem por objetivo restabelecer a exigência de inspeção e vistoria



\* CD 265943703800 \*  
ExEdit

periódica para motocicletas utilizadas em atividades profissionais de transporte remunerado, ajustando sua periodicidade para doze meses, em substituição à sistemática anteriormente prevista.

A proposta busca assegurar a manutenção de um instrumento essencial de controle técnico das condições dos veículos, sem impor custos excessivos aos trabalhadores. Ao fixar a periodicidade anual — em contraste com o modelo semestral anteriormente vigente — promove-se solução equilibrada, que concilia racionalidade regulatória com a necessária preservação da segurança viária.

A supressão integral da exigência de inspeção e vistoria, conforme prevista na Medida Provisória, fragiliza significativamente o sistema de prevenção de riscos, sobretudo em um contexto no qual as motocicletas são submetidas a uso intensivo e contínuo. Nessas condições, componentes críticos, como pneus, sistemas de freio, iluminação, fixação de compartimentos de carga e equipamentos obrigatórios, estão mais sujeitos a desgaste acelerado. A inclusão da vistoria juntamente com a inspeção, de forma alternativa, possibilita a ampliação da atuação das empresas que atuam no setor, reduzindo custos e aumentando a oferta aos motociclistas.

A manutenção da inspeção periódica constitui medida preventiva elementar, permitindo a identificação antecipada de falhas mecânicas que, se não corrigidas, podem resultar em acidentes graves. Trata-se, portanto, de instrumento diretamente vinculado à redução de sinistros de trânsito e à proteção da vida, tanto dos profissionais quanto de terceiros.

Cabe destacar que falhas mecânicas, ao lado dos fatores humanos, figuram entre as principais causas de acidentes, razão pela



qual a eliminação simultânea de mecanismos de controle técnico e requisitos de qualificação agrava o risco sistêmico no trânsito.

Sob o ponto de vista econômico e social, a medida também contribui para a redução de externalidades negativas, como o aumento da demanda sobre o sistema de saúde pública e os custos associados à sinistralidade. A adoção de periodicidade anual revela-se proporcional, na medida em que reduz a frequência da obrigação sem inviabilizar o monitoramento das condições operacionais dos veículos.

Dessa forma, a emenda fortalece a segurança viária e preserva o interesse público, ao mesmo tempo em que ajusta a exigência à realidade dos profissionais do setor, razão pela qual se mostra necessária e adequada ao aperfeiçoamento da Medida Provisória.

Por fim, a emenda resguarda o interesse público ao evitar o aumento da informalidade e a precarização do trabalho, fenômenos que podem ser estimulados pela redução excessiva de critérios regulatórios. A ampliação do acesso à atividade não pode ocorrer em detrimento da segurança, da dignidade do trabalhador e da proteção da vida.

Diante do exposto, a proposta busca **equilibrar inclusão e proteção**, modernizando aspectos da regulação sem comprometer requisitos essenciais à segurança viária e à saúde pública, razão pela qual se apresenta como medida necessária e adequada ao aperfeiçoamento da Medida Provisória.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Deputado Hugo Leal**  
**(PSD - RJ)**



EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026  
(à MPV 1360/2026)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Fica dispensada a exigência de Anotação de Atividade Remunerada (EAR) na Carteira Nacional de Habilitação para o exercício das atividades de transporte remunerado de passageiros (mototáxi), de entrega de mercadorias (motofrete) e de serviço comunitário de rua (motoboy).

§ 1º A dispensa da EAR não prejudica a validade jurídica nem a legalidade do exercício profissional dos mototaxistas, motofretistas e motoboys, sendo a CNH categoria A ou a Autorização para Conduzir Ciclomotores suficiente para comprovar a capacidade legal de condução de motocicletas e motonetas em atividade remunerada.

§ 2º Os profissionais que já possuem EAR em suas CNHs poderão manter a anotação, não sendo obrigados a removê-la, permanecendo válida para todos os efeitos legais.”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda modificativa tem por objetivo eliminar uma barreira burocrática desnecessária que impede a atuação profissional de centenas de milhares de profissionais no setor de transporte por motocicleta. A Medida Provisória nº 1.360, de 2026, representou um avanço significativo ao revogar exigências anacrônicas como a idade mínima de 21 anos, a exigência de dois anos de habilitação prévia e a obrigatoriedade de cursos especializados. No entanto, a



exigência da Anotação de Atividade Remunerada (EAR) permanece como um obstáculo injustificado à. A EAR é uma anotação administrativa na CNH que exige a realização de avaliação psicológica, gerando custos diretos ao profissional (aproximadamente R\$ 90,00 por avaliação) e custos indiretos (tempo de deslocamento, agendamento, etc.). Essa exigência não encontra fundamento em critérios de segurança viária, uma vez que a segurança já é garantida pela exigência de CNH categoria A ou ACC, pelo uso obrigatório de colete refletivo e pelos equipamentos de proteção física (antena corta-pipas e mata-cachorro).

Não há qualquer sentido na exigência quando é ressaltado o casuismo envolvido, já que um condutor poderia realizar as mesmas atividades para fins privados, sem configurar atuação profissional e não teria a exigência da EAR. Esse modelo de exigência ignora o fato de que a atividade econômica traz benefícios diretos tanto aos consumidores quanto aos prestadores, que contam com uma atividade com baixas barreiras de entrada que atende diretamente aos jovens que buscam oportunidades profissionais acessíveis.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Deputada Bia Kicis**  
**(PL - DF)**  
**Líder da Minoria no Congresso**



**EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026**  
**(à MPV 1360/2026)**

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, na forma proposta pelo art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º** .....

.....

**§ 2º** Toda nova exigência regulamentar do Conselho Nacional de Trânsito – Contran que implique custo direto ou indireto ao exercício das atividades de mototáxi, motoboy ou moto-frete deverá ser precedida de Análise de Impacto Regulatório (AIR), nos termos do art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda tem por finalidade garantir a previsibilidade na atividade econômica tanto para consumidores quanto para os prestadores dos serviços. A criação de custos por parte do Estado não pode recair sobre cidadãos que exercem qualquer atividade econômica, fazendo com que tenham a realidade de sua prática profissional violentada, falta de previsibilidade e desequilíbrio dos planejamentos e contas domésticos. Atualmente diversos projetos tramitando no legislativo afetam a atividade de transporte por aplicativo e mototaxi, onerando os trabalhadores e gerando insegurança no ambiente profissional, fazendo com que em pouco tempo a atividade possa ficar consideravelmente mais cara graças à exigência de equipamentos,



documentos, processos burocráticos, especializações e procedimentos gerais que encareçam o exercício livre da atividade econômica. De tal forma, vale garantir que a regulamentação não tenha discricionariedade para afetar o aumento de custos da atividade, garantindo maior previsibilidade, respeito à livre iniciativa e segurança financeira aos trabalhadores e consumidores afetados.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Deputada Bia Kicis**  
**(PL - DF)**  
**Líder da Minoria no Congresso Nacional**



**EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026**  
**(à MPV 1360/2026)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** É vedado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios proibir, restringir ou criar embaraços desproporcionais ao livre exercício das atividades de transporte remunerado privado individual de passageiros (mototáxi) por meio de motocicletas e motonetas.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda aditiva tem por objetivo consolidar a segurança jurídica e a liberdade econômica no exercício das atividades de mototáxi e motofrete em todo o território nacional. A Medida Provisória nº 1.360, de 2026, deu um passo fundamental ao desburocratizar o setor, removendo exigências anacrônicas como a idade mínima de 21 anos, a obrigatoriedade de cursos presenciais e a exigência de placa vermelha. No entanto, para que essa desregulamentação seja efetiva, é imperativo impedir que entes subnacionais (Estados e Municípios) esvaziem o propósito da norma federal por meio de proibições locais.

A Constituição Federal, em seu art. 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) tem reiteradamente reafirmado esse entendimento, invalidando leis municipais e estaduais que tentam proibir ou restringir



desproporcionalmente o transporte individual de passageiros por aplicativos, incluindo o uso de motocicletas.

Apesar da clareza constitucional, diversos municípios brasileiros ainda insistem em editar leis ou decretos proibindo o serviço de mototáxi, gerando insegurança para milhares de trabalhadores que dependem dessa atividade para o seu sustento, além de privar a população de uma alternativa de mobilidade ágil e acessível.

Ao inserir o art. 2º-A na Lei nº 12.009/2009, esta emenda reafirma a competência privativa da União e garante que o princípio da livre iniciativa, pilar da ordem econômica (art. 170 da CF), seja respeitado em todos os municípios do país. A medida previne a judicialização excessiva e assegura que a modernização pretendida pela MP 1.360/2026 alcance seus verdadeiros beneficiários: os trabalhadores e os consumidores.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Deputada Bia Kicis**  
**(PL - DF)**  
**Líder da Minoria no Congresso Nacional**



**EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026**  
**(à MPV 1360/2026)**

Dê-se ao inciso II do *caput* do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 3º .....  
.....  
II – o inciso I do *caput* do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda objetiva restabelecer a exigência de curso especializado para o exercício das atividades de transporte remunerado por motocicletas, requisito anteriormente previsto na Lei nº 12.009, de 2009, e suprimido pela MPV nº 1.360, de 2026. Embora a flexibilização normativa possa favorecer a ampliação do acesso ao mercado de trabalho, a eliminação desse requisito tem mostrado graves riscos à segurança viária, principalmente dos próprios motociclistas.

A formação especializada constitui etapa relevante de qualificação técnica dos condutores, especialmente em atividades que envolvem maior exposição ao risco, como o transporte de passageiros e mercadorias em ambiente urbano, frequentemente caracterizado por elevada complexidade e risco. A regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) prevê a organização estruturada desses cursos, com conteúdos definidos e atualizados continuamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran), justamente para acompanhar as transformações tecnológicas e comportamentais que impactam a segurança no trânsito.

No plano infralegal, já estão disciplinados cursos específicos voltados a essas atividades, com carga horária própria e conteúdos direcionados à realidade operacional dos motociclistas profissionais, abrangendo, entre outros aspectos, técnicas de pilotagem defensiva, transporte seguro de passageiros e de



cargas, noções de primeiros socorros, responsabilidade do condutor e postura profissional. Trata-se, portanto, de instrumento consolidado voltado à prevenção de acidentes e à redução de danos.

Diante disso, a reinstituição da obrigatoriedade do curso especializado contribui para preservar um nível mínimo de capacitação exigido do condutor profissional, compatibilizando a flexibilização promovida pela MPV com a necessidade de proteção da vida e de redução dos riscos no trânsito.

Diante do exposto, esperamos contar com a concordância dos nobres Pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da comissão, 22 de maio de 2026.



**EMENDA Nº - CMMPV 1360/2026**  
**(à MPV 1360/2026)**

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1, 2 e 3 a seguir.

**Item 1** – Dê-se nova redação ao art. 139-A, aos incisos I a IV do *caput* do art. 139-A e ao *caput* do inciso IX do *caput* do art. 244; e acrescentem-se §§ 3º e 4º ao art. 139-A, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 139-A.** .....

**I** – registro como veículo da categoria de aluguel;

**II** – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

**III** – instalação de aparador de linha, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

**IV** – inspeção anual dos equipamentos obrigatórios e de segurança, na forma do regulamento.

§ 1º .....

§ 2º .....

§ 3º A inspeção prevista no inciso IV poderá ser realizada:

**I** – pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

**II** – por entidades credenciadas na forma da regulamentação do CONTRAN;

**III** – mediante procedimentos eletrônicos regulamentados pelo CONTRAN.

§ 4º O resultado da inspeção deverá ser integrado ao Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais – RNTMP. (NR)

(Suprimir linha pontilhada)” (NR)

“**Art. 244.** .....

.....



**IX** – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos motofretistas e mototaxistas:

.....” (NR)

**Item 2** – Acrescentem-se art. 1º-A, inciso V ao *caput* do art. 2º, §§ 2º a 7º ao art. 2º e art. 2º-A; e dê-se nova redação ao art. 2º, ao *caput* do inciso I do *caput* do art. 2º, aos incisos II e VI do *caput* do art. 2º, ao § 1º do art. 2º e ao *caput* do § 8º do art. 2º, todos da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, na forma proposta pelo art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º-A.** As atividades de transporte remunerado por motocicleta de que trata esta Lei classificam-se nas seguintes categorias:

**I** – transporte de cargas – motofrete: atividade de coleta, transporte e entrega de documentos, encomendas e mercadorias em geral;

**II** – transporte privado individual de passageiros - mototáxi: serviço remunerado de transporte de passageiros prestado mediante contratação direta, plataformas digitais ou outros meios de intermediação, observado o regulamento do Município ou do Distrito Federal no âmbito de suas competências;

**III** – transporte de cargas perigosas: atividade de transporte de produtos classificados como perigosos na forma da legislação e da regulamentação aplicáveis.

§ 1º O exercício da atividade prevista no inciso III dependerá de aprovação em curso especializado complementar, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º Aplicam-se ao transporte de cargas perigosas por motocicleta as normas técnicas e de segurança expedidas pelos órgãos e entidades competentes.” (NR)

“**Art. 2º** .....

**I** – ter completado dezenove anos;

(Suprimir linha pontilhada)

**II** – possuir Carteira Nacional de habilitação na categoria A, vedado o exercício da atividade durante o período de permissão previsto no art. 148 da 9.503, de setembro de 1997;

**III** – .....



IV – .....

V – possuir Carteira Nacional de Habilitação com observação de exercício de atividade remunerada – EAR e registro do curso especializado correspondente à atividade profissional, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

VI – estar inscrito no Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais – RNTMP, com identificação da modalidade autorizada para o exercício da atividade profissional.

§ 1º Do profissional serão exigidos ainda os seguintes documentos:

.....

III – inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas – CPF;

IV – comprovante de residência;

V – identificação do veículo utilizado em serviço.

§ 2º O curso especializado de que trata o inciso III poderá ser ofertado:

I – pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

II – por centros de formação de condutores e instituições credenciadas;

III – por instituições de ensino técnico e entidades vinculadas ao Sistema S;

IV – por plataformas de ensino remoto autorizadas na forma da regulamentação do CONTRAN.

§ 3º O curso especializado de formação profissional será disponibilizado gratuitamente, em sua primeira realização, pelo Poder Público ou por entidades credenciadas, na forma do regulamento.

§ 4º O curso especializado poderá ser realizado em formato presencial, híbrido ou remoto, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 5º O certificado de conclusão do curso será emitido em formato digital e deverá ser integrado a Carteira Nacional de Habilitação e ao Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais – RNTMP.

§ 6º O CONTRAN regulamentará:

I – a carga horária mínima;

II – o conteúdo programático;



III – os critérios de atualização periódica;

IV – os requisitos de avaliação;

V – os procedimentos de credenciamento das entidades ofertantes.

§ 7º Para o exercício da atividade de transporte de cargas perigosas por motocicleta, o profissional deverá, adicionalmente aos requisitos previstos neste artigo, ser aprovado em curso especializado complementar, com conteúdo voltado à segurança operacional, prevenção de acidentes e procedimentos de emergência, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

§ 8º O veículo utilizado no exercício da atividade profissional poderá ser vinculado a mais de um condutor cadastrado no Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais – RNTMP, na forma do regulamento.

(Suprimir linha pontilhada)” (NR)

“Art. 2º-A. Fica instituído o Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais – RNTMP, destinado à integração nacional de informações relativas aos profissionais regulamentados por esta Lei.

§ 1º O RNTMP será organizado e mantido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, observado o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

§ 2º O cadastro conterá, no mínimo, informações relativas:

I – à habilitação do profissional;

II – ao exercício de atividade remunerada;

III – ao veículo utilizado na atividade profissional;

IV – às infrações relacionadas ao exercício da atividade;

V – aos cursos de capacitação realizados.

§ 3º O registro de que trata este artigo terá validade em todo o território nacional, sem prejuízo das competências administrativas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios relativas:

I – ao ordenamento urbano;

II – à fiscalização local;

III – à regulamentação operacional do serviço;

IV – à definição de pontos e áreas de circulação.

§ 4º Os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios poderão integrar seus sistemas ao RNTMP mediante convênio, acordo de cooperação técnica ou instrumento congêneres.



§ 5º O regulamento disporá sobre:

I – os procedimentos de inscrição, atualização e cancelamento do cadastro;

II – a interoperabilidade entre os sistemas;

III – os critérios de compartilhamento e proteção de dados, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.” (NR)

**Item 3** – Acrescente-se art. 2º-1; e suprima-se o inciso II do *caput* do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º-1.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 14-C.** Fica instituído, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais – RNTMP, destinado à integração nacional de informações relativas aos profissionais regulamentados pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

**Parágrafo único.** O RNTMP terá natureza cadastral nacional e finalidade de interoperabilidade administrativa, sem prejuízo das competências dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.’ (NR)

‘**Art. 26.** .....  
.....

X – organizar e manter o Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais – RNTMP;  
.....’ (NR)”

“**Art. 3º** .....  
.....

II – (Suprimir)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o regime jurídico aplicável às atividades profissionais de transporte remunerado por motocicleta, regulamentadas pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, promovendo atualização normativa compatível com a atual realidade operacional do setor, com os avanços tecnológicos da mobilidade urbana e com a expansão das plataformas digitais de intermediação de serviços.

Nos últimos anos, as atividades exercidas por mototaxistas, motoboys e motofretistas passaram a desempenhar papel essencial na dinâmica econômica e social do País, constituindo importante instrumento de geração de renda, inclusão produtiva e prestação de serviços urbanos de alta capilaridade. A expansão do comércio eletrônico e dos serviços de entrega sob demanda intensificou significativamente a utilização profissional de motocicletas, exigindo modernização da legislação vigente.

A Medida Provisória nº 1.360, de 2026, promove relevante flexibilização de requisitos anteriormente previstos na legislação, com o objetivo de reduzir burocracias e ampliar o acesso à atividade econômica. Todavia, a simplificação regulatória não pode resultar na eliminação integral de mecanismos mínimos de segurança viária, qualificação profissional, integração cadastral e fiscalização administrativa, sob pena de comprometer a proteção dos trabalhadores, a segurança dos usuários e a eficiência da atuação estatal.

A presente emenda busca estabelecer equilíbrio entre desburocratização, inclusão econômica e preservação de instrumentos mínimos de proteção preventiva. Não se pretende restabelecer modelo regulatório excessivamente burocrático, mas construir solução proporcional e compatível com a realidade operacional.

Nesse contexto, a manutenção da exigência de curso especializado de formação profissional revela-se medida adequada à preservação da segurança viária e da integridade física dos trabalhadores e usuários. A proposta moderniza integralmente o modelo de capacitação, permitindo realização presencial, híbrida ou remota, utilização de aulas EAD, participação de instituições técnicas



e entidades vinculadas ao Sistema S, emissão eletrônica de certificados e possibilidade de oferta gratuita pelo Poder Público para trabalhadores de baixa renda.

A medida preserva conhecimentos mínimos indispensáveis ao exercício seguro da atividade profissional, especialmente em temas relacionados à direção defensiva, prevenção de acidentes, primeiros socorros e segurança viária. Trata-se de atividade reconhecidamente submetida a elevado grau de risco social, ocupacional e viário, circunstância que justifica a manutenção de parâmetros mínimos de qualificação técnica.

A proposta também aperfeiçoa os mecanismos de integração administrativa e fiscalização mediante instituição do Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais – RNTMP. O cadastro nacional possui natureza exclusivamente administrativa e finalidade de interoperabilidade entre sistemas públicos, buscando racionalizar procedimentos, reduzir informalidade, ampliar a eficiência fiscalizatória e fortalecer a segurança jurídica dos profissionais.

A medida inspira-se em modelos nacionais já consolidados no setor de transportes, especialmente no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, previsto na Lei nº 10.233, de 2001.

A criação do RNTMP responde à excessiva fragmentação cadastral atualmente verificada entre Municípios, situação que gera insegurança jurídica, duplicidade de exigências administrativas e dificuldades operacionais incompatíveis com a dinâmica da mobilidade urbana e das plataformas digitais. Em diversas regiões metropolitanas, trabalhadores regularmente cadastrados em determinado Município passam imediatamente à condição de irregularidade ao exercer atividade em localidade vizinha separada apenas por pequena divisão territorial.

O RNTMP busca enfrentar essa realidade mediante integração nacional de informações relativas à habilitação profissional, ao exercício de atividade remunerada e aos veículos utilizados na atividade, sem afastar as competências constitucionais dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios



relativas ao ordenamento urbano, regulamentação operacional local e fiscalização administrativa.

A atribuição conferida à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT limita-se à organização e manutenção do cadastro nacional de interoperabilidade, em conformidade com competências já exercidas pela Agência no âmbito de registros nacionais do setor de transportes.

As alterações propostas harmonizam-se com os princípios do Código de Trânsito Brasileiro, especialmente com a diretriz segundo a qual o trânsito em condições seguras constitui direito de todos e dever dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, além de se compatibilizarem com os objetivos de modernização administrativa, simplificação regulatória e eficiência da administração pública.

Trata-se, portanto, de medida que concilia inclusão econômica, modernização regulatória, proteção social do trabalhador, segurança viária, interoperabilidade administrativa e fortalecimento institucional da fiscalização, preservando os avanços de simplificação promovidos pela Medida Provisória sem desconstituir integralmente mecanismos mínimos de proteção preventiva historicamente incorporados ao sistema normativo de trânsito, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de maio de 2026.

**Senador Zequinha Marinho**  
**(PODEMOS - PA)**

