

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.360, DE 2026

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.360, DE 2026

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.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ALFREDINHO

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória (MPV) nº 1.360, de 19 de maio de 2026, altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e a Lei nº 12.009, de 2009, que regulamenta o exercício das atividades profissionais de motocicletas e de motonetas para transporte de passageiros e mercadorias.

A MPV possui quatro artigos.

O art. 1º altera o art. 139-A do CTB e exclui a exigência de autorização emitida pelo órgão ou pela entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para o exercício da atividade profissional destinadas ao transporte remunerado de mercadorias por meio de motocicletas e motonetas (motofrete).

O art. 2º altera o inciso II do art. 2º da Lei nº 12.009, de 2009. A nova redação elimina a exigência de período mínimo de dois anos de habilitação para o exercício da atividade profissional de transporte de passageiros e de mercadorias e passa a exigir apenas que o condutor possua habilitação de categoria A ou Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC).

O art. 3º promove a revogação de dispositivos específicos do CTB e da Lei nº 12.009, de 2009. No âmbito do CTB, são revogados os incisos I e IV do art. 139-A. Com isso, deixam de ser exigidos o registro do veículo na



categoria aluguel e a inspeção semestral destinada à verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança para a condução de motofrete. Na Lei nº 12.009, de 2009, são revogados os incisos I e III do art. 2º. Dessa forma, deixam de constituir requisitos para o exercício da atividade profissional ter completado vinte e um anos e ser aprovado em curso especializado.

Por fim, o art. 4º estabelece que a MPV entra em vigor na data de sua publicação.

Nos termos da Exposição de Motivos – EM nº 1.192/2026, assinada pelo Ministro de Estado dos Transportes, George André Palermo Santoro, o Poder Executivo justifica que a MPV tem por objetivo modernizar a legislação aplicável às atividades de mototaxista, motoboy e motofretista, adequando-a à realidade socioeconômica e tecnológica atual do País e promovendo a formalização, a segurança e a valorização desses profissionais.

As exigências estabelecidas pela legislação vigente mostram-se defasadas diante das transformações ocorridas no setor, especialmente em razão da expansão das plataformas digitais, do comércio eletrônico e da economia sob demanda. Nesse sentido, argumenta-se que a reduzida adesão a requisitos atualmente exigidos, como a realização de curso especializado e o registro do veículo na categoria aluguel, demonstra o distanciamento entre a legislação e a realidade da atividade, contribuindo para a insegurança jurídica e as dificuldades de fiscalização.

Diante desse cenário, a MPV busca afastar exigências consideradas excessivamente burocráticas. Conforme argumenta o Poder Executivo, esses requisitos representam barreiras à formalização dos motociclistas profissionais, sem que haja demonstração de relação direta entre sua exigência e a redução da sinistralidade.

A Exposição de Motivos destaca, ainda, que as alterações propostas favorecem a ampliação das oportunidades de inserção produtiva, sobretudo para jovens regularmente habilitados, além de promoverem maior coerência regulatória. Busca-se, igualmente, reduzir a informalidade, garantindo maior segurança jurídica para esses profissionais



Sobre a relevância e a urgência da matéria, justifica-se que a manutenção de marco legal defasado e sem efeitos práticos tem gerado riscos na medida em que aumenta as situações de informalidade e, por consequência, reduz o controle e a segurança dessas atividades profissionais tornando necessária a adoção imediata das medidas propostas.

Por fim, sustenta-se que a MPV é medida de modernização regulatória que não produz impacto sobre o orçamento da União, nem gera incompatibilidade com as leis orçamentárias.

Em respeito ao § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, no dia da publicação da MPV sob exame, no Diário Oficial da União (19 de maio de 2026), o texto foi enviado ao Congresso Nacional, acompanhado da respectiva Mensagem nº 422/2026 e de documento expondo a motivação do ato.

Perante a Comissão Mista, foram apresentadas quinze emendas à MPV nº 1.360, de 2026, conforme especificação a seguir:

- **Emenda nº 001 (Senador Laércio Oliveira):** propõe manter as exigências: de inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança, do inciso IV, art. 139-A da Lei nº 9.503, de 1997; e de aprovação em curso especializado, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), inciso III do art. 2º da Lei nº 12.009, de 2009.
- **Emenda nº 002 (Deputado José Medeiros):** propõe vedar medidas administrativas, regulamentares ou tecnológicas que tenham como finalidade principal o incremento arrecadatário por meio de multas de trânsito, priorizando o caráter educativo, preventivo e proporcional da fiscalização.
- **Emenda nº 003 (Deputado José Medeiros):** propõe proibir a aplicação de autuações exclusivamente com base em sistemas automatizados, inteligência artificial,



monitoramento eletrônico remoto ou reconhecimento automatizado sem a validação humana individualizada e o contraditório prévio.

- **Emenda nº 004 (Deputado José Medeiros):** propõe garantir prioridade de motociclistas profissionais, mototaxistas, motofretistas e entregadores por aplicativo em programas de benefícios tributários e de crédito, programas de capacitação, seguros e de renovação de frota.
- **Emenda nº 005 (Deputado José Medeiros):** propõe vedar a criação de exigências administrativas, cursos obrigatórios, certificações ou taxas que onerem excessivamente motoristas profissionais sem a devida demonstração técnica de efetiva melhoria da segurança viária.
- **Emenda nº 006 (Deputado José Medeiros):** propõe incluir instrumentos de desburocratização do processo administrativo de trânsito, tais quais: defesa digital; acesso gratuito às provas; linguagem acessível; notificações claras e objetivas; e vedação a obstáculos burocráticos para a defesa.
- **Emenda nº 007 (Deputado José Medeiros):** propõe a divulgação mensal, por parte dos órgãos de trânsito, das seguintes informações: o total arrecadado com multas; a quantidade de autuações aplicadas; a destinação dos recursos; os contratos relacionados à fiscalização eletrônica; e os estudos técnicos que justificaram instalação de equipamentos.
- **Emenda nº 008 (Deputado Hugo Leal):** propõe manter a exigência de dois anos de habilitação para o exercício das atividades profissionais de mototáxi, motoboy e



motofrete, especificando a exigência de habilitação na categoria A ou Autorização para Conduzir Ciclomotores.

- **Emenda nº 009 (Deputado Hugo Leal):** propõe manter a exigência de aprovação em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran, constante no inciso III do art. 2º da Lei nº 12.009, de 2009.
- **Emenda nº 010 (Deputado Hugo Leal):** propõe manter a exigência de inspeção para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança, constante no inciso IV, art. 139-A da Lei nº 9.503, de 1997, alterando o período de semestral para anual.
- **Emenda nº 011 (Deputada Bia Kicis):** propõe dispensar a exigência de Anotação de Atividade Remunerada (EAR) na Carteira Nacional de Habilitação para o exercício de mototáxi, motoboy e motofrete.
- **Emenda nº 012 (Deputada Bia Kicis):** propõe exigir a 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, quando novas exigências do Contran impliquem em custo direto ou indireto ao exercício das atividades de mototáxi, motoboy ou motofrete.
- **Emenda nº 013 (Deputada Bia Kicis):** propõe vedar aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios proibir, restringir ou criar embaraços desproporcionais ao livre exercício da atividade de mototáxi.
- **Emenda nº 014 (Senadora Damare Alves):** propõe manter a exigência de aprovação em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran, constante no inciso III do art. 2º da Lei nº 12.009, de 2009.



- **Emenda nº 015 (Senador Zequinha Marinho):** propõe manter todas as exigências previstas anteriormente pelo art. 139-A da Lei nº 9.503, de 1997. No art. 2º da Lei nº 12.009, de 2009, propõe a idade mínima de dezenove anos e proíbe o exercício profissional durante o período de um ano em que o condutor porta apenas a permissão para dirigir e obriga o registro de exercício de Atividade Remunerada (EAR). Ainda, regulamenta a inspeção dos equipamentos obrigatórios e o curso especializado, além de prever como infração o descumprimento dessas exigências. O texto também classifica as atividades de transporte remunerado por motociclista e institui e obriga a inscrição no Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais (RNTMP).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1 – DA ADMISSIBILIDADE

II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

A MPV em análise atende aos requisitos de relevância e urgência, previstos no art. 62, *caput*, da Constituição Federal.

Quanto à relevância da matéria, conforme exposto pelo Poder Executivo, a legislação que regulamenta as atividades de mototaxista, motoboy e motofretista foi estabelecida em contexto anterior à expansão das plataformas digitais, do comércio eletrônico e da economia sob demanda. Desde então, ocorreram profundas transformações econômicas, sociais e tecnológicas nas formas de prestação desses serviços. Destaca-se, ainda, a baixa adesão dos profissionais a determinadas exigências atualmente previstas



na legislação, situação que contribui para a informalidade, a insegurança jurídica e as dificuldades de fiscalização.

A relevância da matéria decorre, portanto, da necessidade de adequar o marco regulatório de categoria profissional em constante crescimento à realidade atual do setor, promovendo sua formalização e inclusão social e econômica.

Quanto à urgência, conforme argumentado pelo Poder Executivo, a manutenção de marco legal considerado defasado tem gerado riscos aumentados para a segurança viária, o que demanda intervenção imediata para reverter esse cenário e amplia a inclusão social e econômica desses trabalhadores.

Estão presentes, portanto, os pressupostos constitucionais de relevância e urgência exigidos.

II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

No que se refere à constitucionalidade formal, constatamos que a matéria em apreço é passível de regulamentação por medida provisória, pois não incide em nenhuma das restrições contidas no art. 62, §§ 1º e 10, e no art. 246 da Constituição Federal.

Verifica-se, também, que a matéria se insere na competência legislativa privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Quanto à constitucionalidade material, verificamos que a MPV em análise não afronta dispositivos de natureza material da Carta Magna. As alterações promovidas destinam-se essencialmente à revisão dos requisitos legais para o exercício das atividades profissionais de mototaxista, motoboy e motofretista e das condições aplicáveis aos veículos utilizados nessas atividades, sem que se verifique afronta a princípios ou regras constitucionais.

No tocante à juridicidade, a MPV apresenta-se compatível com o ordenamento jurídico vigente e utiliza instrumento legislativo adequado para



promover as alterações pretendidas no Código de Trânsito Brasileiro e na Lei nº 12.009, de 2009.

Em relação à técnica legislativa, também não verificamos vícios na MPV e nas emendas a ela apresentadas. Os respectivos textos estão de acordo com os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Dessa forma, manifestamo-nos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.360, de 2026.

No que se refere às emendas apresentadas, não identificamos óbices de constitucionalidade, juridicidade ou técnica legislativa que impeçam, de forma geral, a apreciação quanto ao mérito, ressalvadas as Emendas nºs 2, 3, 5 e 12, que as consideramos inconstitucionais, antirregimentais de má técnica legislativa uma vez que propõem a inserção no texto de matérias estranhas ao conteúdo original da Medida Provisória. A inserção de temas sem relação de pertinência com a proposição original é uma prática conhecida como "contrabando legislativo". O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da ADI 5.127, firmou o entendimento de que tal prática é incompatível com a Constituição por violar o devido processo legislativo. O art. 4º, § 4º da Resolução nº 1, de 2002 do Congresso Nacional também apresentação de emendas que versem sobre matéria estranha àquela tratada na Medida Provisória.

II.1.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

A Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que “Dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências”, estabelece no art. 8º que o Plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional deve decidir sobre a inadequação financeira e orçamentária. O art. 5º, § 1º, dispõe nos seguintes termos sobre o exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira:



O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.

Da análise da Medida Provisória, observa-se que suas disposições possuem caráter essencialmente normativo, não acarretando repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União.

Quanto às emendas apresentadas, verifica-se que as Emendas nºs 1 a 14 também possuem caráter predominantemente normativo e não acarretam repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União.

No que se refere à Emenda nº 15, a proposta estabelece que o curso especializado de formação profissional seja disponibilizado gratuitamente, em sua primeira realização, pelo Poder Público ou por entidades credenciadas. Entre os possíveis ofertantes do curso, a própria emenda inclui os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Nos termos do art. 167, § 7º, da Constituição Federal, a lei não poderá impor ou transferir encargo financeiro decorrente da prestação de serviço público à União, aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios sem a previsão da fonte orçamentária e financeira necessária à realização da despesa ou da correspondente transferência de recursos financeiros necessários ao seu custeio. Nesse sentido, a disposição cria obrigação de prestação gratuita de serviço sem identificar o ente responsável pelo respectivo custeio, tampouco prever a fonte orçamentária e financeira necessária à realização da despesa ou a correspondente transferência de recursos, mostrando-se incompatível com o referido dispositivo constitucional.

Ante o exposto, conclui-se pela não implicação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 1.360, de 2026, e das Emendas nºs 1 a 14, e pela inadequação orçamentária e financeira da Emenda nº 15.



II.2 – DO MÉRITO

Quanto ao mérito, consideramos conveniente e oportuna a aprovação integral dos dispositivos constantes da MPV editada pelo Poder Executivo.

A legislação atualmente aplicável às atividades profissionais exercidas com motocicletas e motonetas de transporte de passageiros e de mercadorias passou a conviver com profundas transformações na forma de prestação desses serviços, especialmente em decorrência da expansão das plataformas digitais, do comércio eletrônico e da economia sob demanda.

Nesse novo contexto, algumas exigências originalmente concebidas para disciplinar essas atividades passaram a apresentar baixa aderência prática. Conforme destacado pelo Poder Executivo, dos cerca de 1,1 milhão de condutores que utilizam motocicleta para atividade econômica, apenas 283 mil possuem o curso especializado exigido, enquanto, de frota superior a 37 milhões de motocicletas, somente 160 mil estão registradas na categoria aluguel. Esses dados demonstram a existência de significativo descompasso entre as exigências legais e a realidade do setor.

De acordo com o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito¹, do Ministério dos Transportes, as motocicletas responderam por 31,6% dos óbitos no trânsito entre 2018 e 2025. Ao longo desse período, a participação anual das motocicletas nos óbitos oscilou entre 30,1% e 33,8%, sem que se observe tendência consistente de redução. Esses números indicam que, a despeito das exigências atualmente previstas para o exercício das atividades profissionais com motocicletas, permanece elevado o percentual de mortes envolvendo esse tipo de veículo, não se verificando, no período analisado, alteração substancial desse cenário.

Também merece destaque o fato de que os sinistros de trânsito decorrem de múltiplos fatores, não se restringem às condições mecânicas dos veículos. Dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)² apontam a predominância de causas associadas à conduta dos

¹ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>

² <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/infraestrutura-rodoviaria/sinistros-de-transito>



usuários das vias nos sinistros registrados nas rodovias federais. Os defeitos mecânicos dos veículos, por sua vez, corresponderam a apenas 6,97% dos registros, totalizando 25.865 ocorrências. Nesse contexto, os dados reforçam a pertinência de se reavaliar a manutenção das exigências sobre os veículos que oneram os profissionais, especialmente quando não se evidencia, a partir desses números, que tais medidas tenham sido determinantes para a redução da sinistralidade.

Assim, a MPV procura enfrentar esse problema por meio de alterações pontuais: a exclusão da exigência de autorização estadual para circulação, do registro do veículo na categoria aluguel e da inspeção semestral específica, bem como a retirada dos requisitos de idade mínima de vinte e um anos, do período mínimo de dois anos de habilitação e da obrigatoriedade do curso especializado.

Não se trata, contudo, de afastar toda a disciplina de segurança aplicável às atividades. Permanecem requisitos técnicos e equipamentos obrigatórios previstos na legislação de trânsito.

A solução proposta busca, portanto, conciliar a redução de barreiras à formalização com a preservação das medidas consideradas essenciais à segurança viária.

Outro aspecto relevante é a ampliação das possibilidades de inserção produtiva. A retirada de exigências excessivas permite aos condutores legalmente habilitados o exercício das atividades profissionais, assim que habilitados.

Consideramos, dessa forma, que o texto editado pelo Poder Executivo alcança equilíbrio adequado entre formalização, inclusão econômica, simplificação regulatória e segurança viária. Nada obstante, entendemos oportuno promover pequeno ajuste na redação proposto pela MPV para o inciso II do art. 2º da Lei nº 12.009, de 2009, que permite o exercício das atividades de mototáxi e motofrete para o condutor que “habilitação na categoria A ou Autorização para Conduzir Ciclomotores” (ACC). Nota-se que tal dispositivo está em dissonância com o que dispõe o art. 139-A do CTB, que não inclui os ciclomotores entre os veículos utilizados no motofrete, mas



somente as motocicletas e motonetas. Logo, faz-se necessário retirar a segunda parte do dispositivo, que trata da ACC, e manter somente a expressão “habilitação na categoria A”.

Propõe-se, ainda, a inclusão de dispositivo destinado a conferir maior segurança jurídica aos trabalhadores celetistas que utilizam motocicleta ou motoneta, mediante a definição, pelo Ministério do Trabalho e Emprego, de critérios objetivos que considerem a natureza da atividade, a preponderância do uso da motocicleta e o tempo efetivo de exposição ao risco. Busca-se, assim, reduzir a subjetividade e conferir maior uniformidade à aplicação da norma.

Por fim, propomos a criação de Grupo de Trabalho, pelo Poder Executivo, a fim de assegurar o acompanhamento dos efeitos das alterações promovidas, especialmente quanto à formalização dos profissionais e à segurança viária. O monitoramento periódico de registros, sinistros, lesões e óbitos permitirá avaliar os resultados da nova disciplina e subsidiar, com base em evidências, eventual aperfeiçoamento das normas aplicáveis às atividades.

Quanto às quinze emendas apresentadas, embora reconheçamos as preocupações que motivaram seus autores, entendemos que nenhuma delas deve ser incorporada ao texto.

A Emenda nº 1 busca manter a inspeção semestral e a obrigatoriedade do curso especializado, preservando justamente exigências que a MPV pretende eliminar por constituírem obstáculos à formalização e apresentarem baixa adesão prática.

As Emendas nºs 2 e 3 estabelecem, respectivamente, restrições a medidas de fiscalização com finalidade arrecadatória e à utilização de sistemas automatizados para aplicação de autuações. As propostas tratam de matéria de cunho administrativo e fiscalizatório e, como já mencionado anteriormente, são matérias estranhas à MPV, voltado aos requisitos aplicáveis às atividades profissionais de motofrete, mototáxi e motoboy.

A Emenda nº 4 confere prioridade a motociclistas profissionais e entregadores por aplicativo em programas de benefícios tributários e de crédito, capacitação, seguros e renovação de frota. Embora voltada à inclusão



produtiva desses trabalhadores, a proposta introduz políticas públicas e instrumentos econômicos que vão de encontro ao objetivo de reduzir as desigualdades entre as categorias profissionais desses trabalhadores.

A Emenda nº 5 limita a criação de novas exigências administrativas, cursos, certificações ou taxas sem a respectiva demonstração de melhoria. Apesar de convergir com o propósito de desburocratização da MPV, estabelece comando genérico para futuras regulamentações, o que, como já mencionado anteriormente, é matéria estranha à MPV.

As Emendas nºs 6 e 7 tratam, respectivamente, da simplificação do processo administrativo de trânsito e da transparência na fiscalização e arrecadação de multas. Ambas alcançam aspectos gerais da política de trânsito que não guardam relação direta com o escopo principal da MPV, ampliando significativamente seu escopo.

As Emendas nºs 8, 9, 10 e 14 buscam preservar, total ou parcialmente, requisitos que a MPV pretende eliminar. A Emenda nº 8 mantém o período mínimo de dois anos de habilitação; as Emendas nºs 9 e 14, a obrigatoriedade do curso especializado; e a Emenda nº 10 propõe vistoria anual. Tais propostas caminham em sentido contrário à opção adotada pelo Poder Executivo de retirar exigências consideradas de baixa aderência prática e que dificultam a formalização.

A Emenda nº 11 deve ser rejeitada, pois, embora guarde relação temática em sentido amplo com a matéria da Medida Provisória, extrapola seu escopo específico ao promover alteração autônoma no regime geral de habilitação, dispensando a Anotação de Atividade Remunerada (EAR), requisito que não constitui exigência específica da Lei nº 12.009, de 2009, mas integra o sistema geral de identificação e controle dos condutores que exercem atividade remunerada. Ademais, sua aprovação criaria assimetria regulatória injustificada em relação aos condutores que realizam transporte remunerado privado individual de passageiros por automóvel, para os quais permanece exigida a correspondente anotação na CNH. Tal diferenciação mostra-se ainda menos razoável diante da maior vulnerabilidade e exposição aos riscos de



sinistros inerentes ao transporte de passageiros por motocicletas, que não dispõem da estrutura de proteção oferecida pelos automóveis.

A Emenda nº 12 exige Análise de Impacto Regulatório para novas exigências do Contran. Embora pertinente a preocupação com os efeitos econômicos da regulação, a medida introduz disciplina adicional sobre o processo regulatório e normativo do Contran, o que, como também já mencionado anteriormente, é matéria estranha à da MPV.

A Emenda nº 13 busca impedir que Estados, Distrito Federal e Municípios estabeleçam restrições desproporcionais ao exercício da profissão. A regulamentação dessa atividade deve considerar as diferentes realidades locais e as particularidades da prestação do serviço em cada território, não se mostrando conveniente estabelecer, em âmbito nacional, restrições genéricas à atuação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Por fim, a Emenda nº 15 promove ampla reformulação da disciplina das atividades, com a fixação de novos requisitos profissionais, regulamentação de inspeções e cursos, criação de infrações e instituição do Registro Nacional de Transportadores Motociclistas Profissionais (RNTMP). Sua incorporação alteraria substancialmente a opção regulatória da MPV, ao restabelecer ou criar obrigações adicionais em sentido diverso da simplificação e da redução de barreiras que orientam a medida.

Em síntese, as emendas apresentadas, ora restabelecem requisitos que a MPV busca eliminar, ora criam novas obrigações, ora tratam de matérias que extrapolam seu objeto.

Considerando os termos expostos, entendemos que a Medida Provisória encaminhada ao Congresso Nacional deve ser aprovada na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado em anexo e as Emendas nºs 1 a 15 devem ser rejeitadas.

II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:

a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.360, de 2026;



b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.360, de 2026, e das Emendas nºs 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 e 15 apresentadas perante a Comissão Mista e pela inconstitucionalidade, antirregimentalidade e má técnica legislativa das Emendas nºs 2, 3, 5 e 12;

c) quanto à compatibilidade e adequação financeira e orçamentária:

c.1) pela não implicação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 1.360, de 2026, e das Emendas nºs 1 a 14;

c.2) pela inadequação orçamentária e financeira da Emenda nº 15;

d) no mérito:

d.1) pela aprovação da Medida Provisória 1.360, de 2026, na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo; e

d.2) pela rejeição de todas as quinze emendas apresentadas perante a Comissão Mista.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado ALFREDINHO
Relator

14068/2026



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2026

(Medida Provisória nº 1.360, de 2026)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 2009, que regulamenta o exercício das atividades de motofretistas e mototaxistas, para dispor sobre os requisitos para o exercício das atividades de transporte de mercadorias e passageiros em motocicletas e motonetas.

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 12.009, de 29 de julho de 2009, que regulamenta o exercício das atividades de motofretistas e mototaxistas, para dispor sobre os requisitos para o exercício das atividades de transporte de mercadorias e passageiros em motocicletas e motonetas.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (motofrete) somente poderão circular nas vias com:

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.009, de 2009, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

.....

.

II- possuir habilitação na categoria A;



.....” (NR)

“Art. 7º-A Norma do Ministério do Trabalho e Emprego regulamentará as atividades de trabalhadores celetistas que utilizam motocicleta ou motoneta no desempenho de suas funções, considerando a natureza da atividade, a preponderância do uso do veículo, o tempo efetivo de exposição ao risco e a distinção entre o risco inerente e habitual daquele meramente acessório ou pontual à função.”

Art. 4º O Poder Executivo poderá constituir Grupo de Trabalho destinado a monitorar e avaliar os efeitos decorrentes das regras definidas nesta Lei.

§ 1º O Grupo de Trabalho disposto no *caput* deste artigo será coordenado por representante do órgão do Poder Executivo e contará com a participação proporcional de representantes dos órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e de representantes de entidades nacionais representativas dos condutores que exercem as atividades de transporte remunerado de passageiros e de mercadorias em motocicleta, motoneta ou ciclomotor, nos termos do regulamento.

§ 2º A atuação do Grupo de Trabalho observará, entre outros, os seguintes objetivos gerais:

I – acompanhar os indicadores de registro de condutores e de veículos habilitados ao exercício das atividades;

II – acompanhar os indicadores de sinistros de trânsito, lesões e óbitos envolvendo os prestadores dos serviços de que trata esta Lei;

III – realizar pesquisas sobre segurança no trânsito e outras relacionadas às atividades de que trata esta Lei;

IV – avaliar a necessidade de alteração das normas nacionais sobre a matéria e recomendar às autoridades competentes a adoção de medidas cabíveis;



V – elaborar e publicar relatórios semestrais de monitoramento, com os indicadores de que tratam os incisos I e II;

VI – contribuir para a adoção de outras medidas cabíveis ao cumprimento das finalidades deste Grupo de Trabalho.

Art. 5º Ficam revogados:

I – os incisos I e IV do *caput* do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 1997; e

II – os incisos I e III do *caput* do art. 2º da Lei nº 12.009, de 2009.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão/Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado ALFREDINHO
Relator

14068/2026

