



EXM nº 1192/2026

Brasília, 19 de maio de 2026.

Senhor Presidente da República,

1. Submeto à elevada apreciação de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória que visa a modernizar a legislação referente ao exercício das atividades de mototaxista, motoboy e motofrete, adaptando-a à realidade socioeconômica e tecnológica atual do país. A proposição busca, primordialmente, promover a formalização, a segurança e a valorização dos profissionais que atuam no transporte remunerado de passageiros e mercadorias por motocicleta e motoneta.

2. A Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que regulamentou as profissões de mototaxista e motoboy, estabeleceu requisitos que se encontram completamente descolados da realidade atual, diante das profundas transformações ocorridas no setor. Concebida em contexto anterior à expansão das plataformas digitais, do comércio eletrônico e da economia sob demanda, a legislação mostra-se profundamente defasada. Dados oficiais indicam que, dos cerca de 1,1 milhão de condutores que utilizam motocicleta para atividade econômica, apenas 283 mil possuem o curso especializado exigido; e, de uma frota superior a 37 milhões de motos, somente 160 mil estão registradas na categoria aluguel. Essa realidade evidencia a baixa aderência prática da norma, gerando informalidade estrutural, insegurança jurídica e dificuldades de fiscalização.

3. A presente Medida Provisória propõe alterações pontuais no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 1997, e na Lei nº 12.009, de 2009. A principal modificação consiste na revogação das exigências previstas nos incisos I e III do art. 2º da Lei nº 12.009/2009, quais sejam: (i) idade mínima de 21 anos; (iii) aprovação em curso especializado presencial regulamentado pelo Contran e dada nova redação ao inciso II para possuir habilitação na categoria A ou Autorização para Conduzir Ciclomotores. Tais barreiras, embora bem-intencionadas, revelaram-se na prática obstáculos intransponíveis à formalização da maioria absoluta dos motociclistas profissionais, sem que se comprovasse correlação direta com a redução da sinistralidade. A supressão desses requisitos substitui um modelo de exclusão regulatória por um ambiente normativo de inclusão responsável, reconhecendo a experiência prática e a capacidade dos condutores que já atuam no mercado, sem prejuízo da manutenção de medidas efetivas de segurança.

4. Ademais, a proposta promove a desoneração da exigência do curso especializado previsto no art. 2º, inciso III, da Lei nº 12.009, de 2009. O curso, contudo, não será extinto. Pelo contrário, permanecerá disponível como instrumento facultativo de aperfeiçoamento e especialização técnica, a ser oferecido aos condutores que desejarem aprofundar conhecimentos em direção defensiva, primeiros socorros, mecânica básica e legislação de trânsito. Com essa mudança, o Estado deixa de impor uma barreira burocrática de baixa aderência prática e passa a estimular a capacitação voluntária, reconhecendo que a experiência e o conhecimento construídos na prática diária do trânsito também são formas legítimas de qualificação profissional.

5. Igualmente relevante é a retirada da exigência de idade mínima de 21 anos para o exercício das atividades de motofrete, mototáxi e motoboy. Atualmente, a Lei nº 12.009, de 2009, impõe essa barreira etária, ignorando que, para muitos jovens brasileiros, a realização de entregas por aplicativo ou plataforma digital constitui a primeira oportunidade de geração de renda própria após a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Esses jovens, muitas vezes em situação de vulnerabilidade socioeconômica, encontram nas entregas uma porta de entrada para o mercado de trabalho, o empreendedorismo e a autonomia financeira. A manutenção de uma restrição etária desprovida de correlação direta com a segurança viária revela-se não apenas excludente, mas também contrária ao princípio da razoabilidade. Por isso, a proposta alinha a idade

mínima para o exercício profissional com a idade já exigida para a obtenção da própria habilitação, permitindo que jovens legalmente habilitados possam também trabalhar dignamente com suas motocicletas.

6. A retirada da exigência de dois anos de habilitação prévia (inciso II) substitui um critério meramente temporal, desprovido de correlação empírica robusta com a competência para a direção profissional. O prazo bienal, na prática, exclui do mercado formal condutores recém-habilitados que já demonstram aptidão, sem que o mero decurso do tempo acrescente garantia de segurança. Sua supressão reduz a ilegalidade estrutural e permite o exercício da atividade sob o pálio da lei desde o momento da habilitação, exigindo-se na nova redação possuir habilitação na categoria A ou Autorização para Conduzir Ciclomotores.

7. A retirada da exigência de curso especializado presencial (inciso III) é a medida de maior impacto benéfico. O modelo atual revelou-se ineficaz e contraproducente, pois impõe custos diretos que inviabilizam o cumprimento da lei. O curso, contudo, não será extinto. Permanecerá disponível como instrumento facultativo de aperfeiçoamento e especialização técnica, a ser oferecido aos condutores que desejarem aprofundar conhecimentos. Com essa mudança, o Estado deixa de impor uma barreira burocrática de baixa aderência prática e passa a estimular a capacitação voluntária, reconhecendo que a experiência e o conhecimento construídos na prática diária do trânsito também são formas legítimas de qualificação profissional.

8. Atualmente, plataformas como Uber e outros aplicativos de transporte de passageiros operam sem exigência de placa vermelha (placa que identifica a categoria do veículo como de aluguel), sem curso especializado. Já os motociclistas profissionais (motofrete, mototáxi, motoboy) seguem sujeitos a exigências rígidas e anacrônicas, que os impedem de se formalizar e os expõem a autuações, recolhimento de veículos e protestos, como ocorreu em São Paulo no início de 2026. Essa assimetria regulatória é juridicamente insustentável e socialmente injusta, pois atividades essencialmente similares recebem tratamento normativo completamente distinto.

9. A proposição mantém a exigência de utilização de colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran, para mototaxistas, motoboys e motofretistas, prática já amplamente difundida entre estes profissionais, e que aumenta sobremaneira sua segurança, já que os motociclistas profissionais estão mais expostos a riscos no trânsito. Trata-se apenas da manutenção da regra atual, sem qualquer impacto adicional, e que potencializa a visibilidade do condutor pelos demais usuários das vias, reduzindo os riscos de sinistros.

10. Com a finalidade de promover maior coerência regulatória, reduzir barreiras à formalização e alinhar o tratamento jurídico conferido às atividades de transporte remunerado por motocicletas às diretrizes contemporâneas de desburocratização e liberdade econômica, propõe-se a revisão do art. 139-A do Código de Trânsito Brasileiro. A alteração redefine o caput do dispositivo para estabelecer que as motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias mediante o atendimento às condições essenciais de segurança, suprimindo, de forma expressa, a exigência de autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal que vinha se mostrando fator de desestímulo à formalização.

11. No mesmo sentido, são eliminadas obrigações que historicamente oneraram o exercício profissional sem comprovado ganho de segurança viária, notadamente o registro do veículo na categoria aluguel (placa vermelha) e a exigência de inspeção semestral específica para a atividade, constantes dos incisos ora revogados. A retirada dessas exigências corrige distorções regulatórias, simplifica o ambiente normativo e reduz custos diretos e indiretos para os trabalhadores, sem prejuízo da manutenção dos requisitos técnicos indispensáveis à segurança, como os equipamentos obrigatórios definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

12. A medida, portanto, preserva o núcleo essencial de proteção à vida e à integridade física no trânsito, ao mesmo tempo em que elimina entraves burocráticos que contribuíam para a informalidade e para a desigualdade de tratamento entre atividades economicamente similares.

13. Adicionalmente, as plataformas como Uber e outros aplicativos de transporte de passageiros operam sem exigência de placa vermelha (categoria aluguel), sem curso especializado e sem anotação específica na CNH. Já os motociclistas profissionais (motofrete, mototáxi, motoboy) seguem sujeitos a exigências rígidas e anacrônicas, que os impedem de se formalizar e os expõem a autuações, recolhimento de veículos e protestos, como ocorreu em São Paulo no início de 2026. Essa assimetria regulatória é juridicamente insustentável e socialmente injusta, pois atividades essencialmente similares recebem

tratamento normativo completamente distinto

14. Nesse sentido, a presente Medida Provisória representa um avanço significativo na legislação de trânsito. A desburocratização proposta tem como objetivo uma regulação mais inteligente, aderente à realidade. A manutenção de exigências essenciais de segurança, como o colete retrorrefletivo, complementa o arcabouço legal, equilibrando a necessidade de formalização com a proteção da vida.

15. No que tange aos aspectos orçamentários e financeiros, cumpre ressaltar que a presente Medida Provisória não impacta o orçamento da União, não havendo qualquer incompatibilidade com o Plano Plurianual (PPA) ou com a Lei Orçamentária Anual (LOA). A Medida Provisória caracteriza-se essencialmente como uma modernização do marco regulatório das atividades de motofrete, mototáxi, motoboy e demais serviços profissionais exercidos com motocicleta, especialmente diante da profunda transformação econômica, tecnológica e social ocorrida entre 2009 e 2026, implementado sem ônus para o Estado, que promove a eficiência estatal sem comprometer as contas públicas.

16. A urgência e a relevância da presente proposição justificam a adoção do instrumento da Medida Provisória, nos termos do art. 62 da Constituição Federal. A manutenção de um arcabouço legal defasado tem gerado riscos aumentados para a segurança viária, tornando imperativa a intervenção imediata do Poder Executivo para reverter esse quadro e garantir a inclusão social e econômica de uma categoria essencial para o país.

17. Diante do exposto, e considerando a urgência e relevância da matéria para a segurança viária e a inclusão social e econômica de uma categoria profissional em constante crescimento, em conformidade com o art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submeto a Vossa Excelência a presente proposta de Medida Provisória, confiante em sua aprovação.

Respeitosamente,



Documento assinado com Certificado Digital por **George André Palermo Santoro, Ministro de Estado dos Transportes**, em 19/05/2026, às 10:28, conforme horário oficial de Brasília, com o emprego de certificado digital emitido no âmbito da ICP-Brasil, com fundamento no art. 6º, caput, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Nº de Série do Certificado: 73634307719932519594537917678



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **7572298** e o código CRC **A0D32657** no site:

https://protocolo.presidencia.gov.br/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0