

**COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO**  
(Apensos: PLs nº 4.731/98, 2.370/00, 3.044/00, 4.385/01, 4.416/01, 5.088/01, 6.887/02, 408/03, 1.613/03 e 2.384/03)

## **PROJETO DE LEI Nº 6.302, DE 2002**

*Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias, e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com uso de motocicleta.*

**Autor:** SENADO FEDERAL

**Relator:** Deputado TARCÍSIO ZIMMERMANN

### **I - RELATÓRIO**

O projeto em epígrafe, aprovado pelo Senado Federal, pretende regulamentar o exercício das atividades de transporte de passageiros e de mercadorias por intermédio de motocicletas, estabelecendo os requisitos para o seu exercício e as atividades específicas dos profissionais.

Ao projeto principal foram apensadas as seguintes proposições, todas tratando de matérias conexas, nos termos do ofício SGM/P nº 1333/02 da Presidência desta Casa: PL nº 4.731/98, do Deputado Roberto Pessoa; PL nº 2.370/00, do Deputado Jaques Wagner; PL nº 3.044/00, do Deputado José Carlos Coutinho; PL nº 4.385/01, do Deputado Manoel Vitorino e outros; PL nº 4.416/01, do Deputado Silas Câmara; PL nº 5.088/01, também do Deputado José Carlos Coutinho; PL nº 6.887/02, do Deputado Carlos Batata; PL nº 408/03, do Deputado Zé Geraldo; PL nº 1.613/03, do Deputado Rogério Silva, e PL nº 2.384/03, da Deputada Maninha.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições.

É o relatório.

### **II - VOTO DO RELATOR**

A existência das atividades denominadas “motoboy” e “mototaxista” é, indiscutivelmente, uma realidade em nosso país. Regulamentados ou não, esses são serviços existentes na maior parte das cidades brasileiras, o que deu margem à apresentação de sucessivos projetos, ora reconhecendo as

respectivas profissões, ora estabelecendo requisitos para o exercício das atividades. Muitos deles são apreciados nessa oportunidade.

Na ausência de uma legislação federal, diversas e contraditórias têm sido as atitudes das autoridades municipais responsáveis pela fiscalização do trânsito e pela autorização para o exercício de atividades econômicas. Ora prospera um esforço de regulamentação, ora é verificada total omissão, permanecendo a atividade sem qualquer fiscalização e controle, ora busca-se coibi-la através da repressão aos que a realizam. No entanto, as ações repressivas têm demonstrado pouca efetividade, o que é comprovado pelo permanente aumento do número de trabalhadores que se dedicam tanto às atividades de mototáxi quanto motoboy.

No que tange ao esforço para a sua regulamentação, destacamos as legislações relativas aos serviços de transporte de mercadorias em veículos de duas ou três rodas implantada na cidade de São Paulo e as legislações já existentes em inúmeras cidades, regulamentando os serviços de transporte de passageiros através de mototáxi. Neste último caso, destacamos, sobretudo, a legislação exemplar existente no município de Goiânia, que assegura um efetivo controle público sobre a atividade e as necessárias garantias de qualidade, segurança e efetividade para a população.

O surgimento e a proliferação das atividades de motoboy e mototáxi estão vinculadas a diversos fatores. O crescimento urbano desordenado e o caos no trânsito, marcado por congestionamentos e dificuldades para o deslocamento na rapidez e velocidade exigidas, impulsiona o uso destes veículos, mais ágeis e de menor custo. De outra parte, o desemprego em nosso país também leva a que um número cada vez maior de pessoas veja essas atividades como alternativa para a sua sobrevivência.

Nesse contexto, o interesse social está a exigir uma regulamentação mínima dessas atividades. Somos de entendimento, todavia, que não se trata de uma hipótese de regulamentar-se a profissão, que tem um caráter restritivo, mas, sim, de estabelecer-se critérios mais rígidos às pessoas que manifestem interesse em utilizar seus veículos de forma profissional, sendo, a nosso ver, a alternativa mais indicada a modificação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Essa possibilidade já se observa, por exemplo, em relação aos taxistas e aos transportadores escolares, que precisam cumprir alguns requisitos distintos daqueles que pretendem fazer uso dos veículos de modo particular.

De toda sorte, é necessário destacar que o transporte de mercadorias e o transporte de passageiros são atividades de natureza bastante

distintas. A entrega de mercadorias com a utilização de motocicletas, constitui uma atividade econômica comum, sendo a autoridade municipal competente para sua regulamentação, no âmbito do município. Por isso, a proposição restringe-se a prever tal atividade e a estabelecer exigências mínimas, quais sejam: seu licenciamento pelo poder público concedente, sua identificação, a vedação de transporte de cargas perigosas, - infelizmente cada vez mais comum, apesar dos graves riscos que representa - e a previsão de penalizações ao empregador de transportador remunerado quando da não observância dos dispositivos legais.

O transporte remunerado de passageiros, por sua vez, configura serviço público que requer legislação específica para a sua concessão. O novo Código de Trânsito Brasileiro, ainda que declare a autoridade local competente para a regulamentação do transporte individual de passageiros, é pouco detalhista acerca do tema. Em seu artigo 135, o CTB prevê:

*“Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.”*

A formulação mais genérica deste dispositivo tem ensejado que municípios tenham a iniciativa de regulamentar o serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas. No entanto tal entendimento não é pacífico. Ao contrário, é claramente rechaçado pelo Supremo Tribunal Federal, na Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 2.606-2, em que a Confederação Nacional do Transporte argüiu a Inconstitucionalidade de lei do Estado de Santa Catarina que autorizava o “licenciamento e emplacamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros”. Assim se pronunciou o STF:

*“É de competência exclusiva da União legislar sobre trânsito e transporte, sendo necessária expressa autorização em lei complementar para que a unidade federada possa exercer tal atribuição (CF, artigo 22, inciso XI, e parágrafo único).*

*Inconstitucional a norma ordinária que autoriza exploração de serviços de transporte remunerado de passageiros realizado por motocicletas, espécie de veículo de aluguel que não se acha contemplado no Código Nacional de Trânsito.*

*“Matéria originária e de interesse nacional que deve ser regulada pela União após estudos relacionados com os requisitos de segurança, higiene, conforto e preservação da saúde pública.”*

A manifestação do STF aponta para a oportunidade e importância das diversas proposições em tramitação nesta casa que buscam assegurar base legal para a prestação deste serviço à população. Reiteramos que não se trata de reconhecer a profissão do motoboy ou do mototaxista, uma vez que as mesmas não se enquadram nas exigências estabelecidas pelo verbete em vigor nesta Casa e que estabelece requisitos para o reconhecimento de profissões. Trata-se, sim, de inscrever, no Código de Trânsito Brasileiro, a previsão legal e as exigências mínimas para a prestação deste serviço.

De outra parte, cabem considerações relativas às questões da segurança, conforto e da higiene que devem ser assegurados à população pelos serviços públicos de transporte.

É fato que nossa legislação prevê e autoriza o deslocamento de pessoas através de motocicletas. Aliás, sua presença é cada vez mais freqüente em nossa paisagem urbana. Essa mesma legislação estabelece requisitos mínimos de segurança exigíveis àqueles que utilizam esse meio de transporte. Portanto, o tema original da segurança deste meio de transporte já está contemplado e consolidado.

Esta proposição, no entanto, não foge da responsabilidade de proteger a integridade física dos mototaxistas e de seus clientes. Por isso, as exigências contidas na mesma ampliam a segurança desse tipo de transporte, quando remunerado, sobretudo ao criar novos requisitos para habilitação dos condutores, ao obrigar que os veículos estejam equipados com equipamento registrador instantâneo de velocidade, ao estabelecer limites de velocidade mais rígidos, ao autorizar o poder concedente a ampliar as exigências de segurança bem como as de higiene e conforto e, ainda, ao tornar mais severa a penalização daqueles que realizem o serviço sem a devida habilitação.

No que diz respeito a essas questões, é necessário destacar que as exigências dos usuários bem como a preocupação dos prestadores desse serviço, já produziram importantes avanços. Coletes de identificação e segurança, isolamento do cano de escapamento, dispositivos para o registro de velocidade, capacetes e toucas descartáveis, apólices de seguro para cobrir danos derivados de acidentes, entre outros, estão cada vez mais presentes no transporte de passageiros por intermédio de motocicleta.

Por derradeiro, destacamos a importância das atividades compreendidas nas proposições apensadas para a geração de empregos. Não existem estatísticas oficiais quanto ao número de trabalhadores ocupados na função. No entanto temos o dado amplamente divulgado pela imprensa, informando

a existência de 200.000 (duzentos mil) motoboys somente na cidade de São Paulo. Já a cidade de Goiânia projeta a concessão de 2.400 alvarás para mototaxistas. Por outro lado, estimativas apontam para a existência de mais de 1 (um) milhão de motoboys no país e de mais de 300.000 (trezentos mil) mototaxistas. São números extraordinários que revelam o potencial de geração de emprego e renda que estas atividades comportam. Essa é mais uma razão importante para sua normatização.

Em consonância com as nossas ponderações, estamos apresentando um substitutivo para inserir a matéria no CTB. Acreditamos que as questões aqui postas estão adequadamente enfrentadas no substitutivo, que poderá ensejar inegáveis avanços, sobretudo frente à realidade da proliferação desses serviços sem qualquer controle e supervisão da autoridade de trânsito.

O substitutivo também estabelece que a autoridade concedente, para permitir ou conceder a exploração da atividade de transporte remunerado de passageiros, realize estudos prévios, visando assegurar o equilíbrio e a sustentabilidade das diferentes modalidades. Nesse particular, a legalização do mototáxi poderá evitar a sua proliferação em prejuízo das demais modalidades, realidade já muito comum em diversos municípios. Um serviço legalizado e identificado, poderá ser melhor fiscalizado pelo poder concedente que, para tal, terá o auxílio dos próprios prestadores deste serviço.

Finalmente, estamos inserindo um artigo no projeto prevendo o pagamento de uma multa por parte do empregador ou contratante de motoboy e do empregador de mototaxista que contratar profissional que não tenha cumprido os requisitos para habilitação, que forneça veículo automotor em desacordo com as disposições legais ou que faça exigências, quando da prestação de serviços, que representem riscos à integridade física deste. São freqüentes os casos de exigências por parte do empregador ou contratante dos serviços que submete o trabalhador a uma situação de estresse, como, por exemplo, a entrega de determinado produto em espaço de tempo muito exíguo, sob pena de perdas nos seus rendimentos. Com essa medida, esperamos minorar os riscos aos profissionais e reduzir o número de acidentes nesta atividade.

Apesar de termos conhecimento de que a matéria tratada em nosso substitutivo não se encontra, a rigor, dentro dos limites da competência regimental desta CTASP, a sua importância e premência, bem como a existência de projetos apensados que se restringem a alterar o CTB, levaram-nos a submetê-lo à apreciação de nossos ilustres Pares. Ademais, há que se considerar o fato de que esses projetos, bem como o substitutivo, em sendo aprovado, serão submetidos à avaliação da Comissão de Viação e Transporte – CVT, que se manifestará de forma

mais apropriada sobre o tema. Ante a importância do assunto, não podemos admitir a omissão da CTASP em seu exame.

Em conclusão, nosso posicionamento é pela **aprovação** dos Projeto de Lei nº. 6.302/2002 e seus apensos nºs. 4.731/98, 2.370/00, 3.044/00, 4.385/01, 4.416/01, 5.088/01, 6.887/02, 408/03, 1.613/03 e 2.384/03, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em        de novembro de 2003.

**Deputado TARCÍSIO ZIMMERMANN**  
**Relator**

**COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO**

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.302, DE 2002**

***Altera o Código Brasileiro de Trânsito (Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997), para estabelecer requisitos para a prestação de serviços de transporte remunerado de bens e de passageiros em veículo automotor de duas ou três rodas.***

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 107 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, inclusive os previstos no art. 145-A desta lei, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.” (NR)

Art. 2º O art. 135 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 135 – Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, inclusive os previstos no art. 145-A desta lei, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público.

§ 1º O poder público competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade deverá realizar estudos prévios visando assegurar o equilíbrio e a sustentabilidade das diferentes modalidades de transporte de passageiros;

§ 2º Os veículos de aluguel previstos no art. 145-A deverão estar equipados com equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e obedecer, independentemente da sinalização regulamentadora, à velocidade máxima de:

I - nas vias urbanas:

a) sessenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;

b) quarenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras e locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias, sessenta quilômetros por hora;

b) nas estradas, cinquenta quilômetros por hora.”(NR)

Art. 3º A Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos 145-A e 145-B:

“Art. 145-A. Para prestar serviço de transporte remunerado de passageiros em veículo automotor de duas ou três rodas, o condutor deverá preencher os seguintes requisitos:

I – estar habilitado no mínimo há três anos na categoria A;

II – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

III – ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

§ 1º O poder público concedente estabelecerá normas que assegurem a identificação visual dos veículos e condutores licenciados para o transporte acima referido.

§ 2º O poder público deverá exigir prova da realização de contrato de seguro contra riscos, danos e acidentes, em favor do usuário e de terceiros, devendo arbitrar os valores mínimos a serem previstos no contrato de seguro.

§ 3º O disposto neste artigo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para o transporte acima referido.”



“Art. 145-B. Para prestar serviço de transporte remunerado de bens em veículo automotor de duas ou três rodas, o condutor habilitado na categoria A deverá ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

§ 1º O poder público concedente estabelecerá normas que assegurem a identificação visual dos veículos e condutores licenciados para o transporte acima referido.

§ 2º Fica proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos em veículos automotores de duas ou três rodas.

§ 3º O disposto neste artigo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para o transporte acima referido.

Art. 4º O inciso VIII do artigo 231 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;” (NR)

Art. 5º É vedado ao empregador ou contratante de transportador remunerado de bens e ao empregador de transportador remunerado de passageiros em veículo automotor de duas ou três rodas:

I - contratar transportador que não estiver habilitado na forma legal;

II – fornecer ou permitir o uso de veículo automotor em desconformidade com as normas legais;

III - apresentar exigências, na prestação do serviço, ao transportador sob sua subordinação que representem riscos à sua saúde ou integridade física.

§ 1º A infração ao disposto neste artigo sujeita o empregador ou contratante a multa de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) a R\$ 1.000,00 (mil reais)

por trabalhador em situação irregular e para cada infração cometida, devida em dobro no caso de reincidência, que reverterá em favor do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT.

§ 2º Caberá ao Ministério do Trabalho e Emprego a fiscalização do disposto neste artigo.

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

Sala da Comissão, em        de novembro de 2003 .

**Deputado TARCÍSIO ZIMMERMANN**  
**Relator**