

# COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

## PROJETO DE LEI Nº 4.979, DE 2020

Altera a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, para permitir que maiores de 18 anos exerçam atividades profissionais de entrega de mercadorias e “motoboy” com uso de motocicleta.

**Autor:** Deputado NERI GELLER

**Relator:** Deputado TIAGO MITRAUD

### I - RELATÓRIO

De autoria do Deputado Neri Geller, a proposição altera a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, a fim de reduzir a idade mínima e retirar o tempo de experiência dirigindo para o exercício profissional de atividades de transportes de passageiros, “mototaxista”, entrega de mercadorias, serviço comunitário de rua e “motoboy”, utilizando motocicleta.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões, em regime de tramitação ordinária, e foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes e de Trabalho, de Administração e Serviço Público, para pronunciarem-se sobre o mérito; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para o exame dos aspectos de constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e de técnica legislativa.

Na Comissão de Viação e Transportes o projeto foi aprovado na forma de um substitutivo.

É o relatório.



## II - VOTO DO RELATOR

A Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, foi fruto de um extenso trabalho legislativo que iniciou em 2001. Isto é, na época, a discussão acerca das atividades profissionais de transporte de passageiros, entrega de mercadorias e serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta tramitou no Congresso Nacional por mais de 8 anos.

Percebe-se que mesmo à época o tema já representava uma relevante questão social e continuou tendo atenção do Poder Legislativo, que posteriormente também a regulamentou por meio da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Ocorre que faz mais de 20 anos que o debate acerca da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, se iniciou e, se naquele momento, este Parlamento entendeu que - a despeito de se poder dirigir a partir dos 18 anos - o transporte comercial de pessoas e de cargas somente poderia ser realizado a partir dos 21 anos, desde que o motorista já possuísse experiência de ao menos 2 anos, esta regra nos parece, hoje, ultrapassada.

Isso porque, após 12 anos de vigência desta Lei foi possível perceber que a intenção do legislador de promover maior proteção no trânsito não foi atingida e, de outro lado, uma parcela da população foi relegada à informalidade ou foi impedida de trabalhar.

Neste sentido, o projeto de lei em análise é extremamente meritório, diminuindo as barreiras de entrada no setor de motofrete e maximizando o potencial laboral dos jovens brasileiros.

Todavia, entendo que é momento para, neste esforço de revisão das regras de regulação do setor, irmos além dos temas tratados na redação original do projeto de lei e mesmo no substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes. Isso porque é latente que nos últimos anos todo o setor de entregas passou por uma revolução.



No que se refere especificamente ao serviço de entrega de mercadorias e pequenas cargas, o setor sofreu drástica expansão com a chegada das plataformas tecnológicas, responsáveis por intermediar esse serviço, conectando estabelecimentos, entregadores e usuários.

Segundo pesquisa recente do Ipea, aproximadamente 1,4 milhão de trabalhadores encontram-se em atividade no setor de transporte de passageiros e de mercadorias no Brasil, gerando renda e sustento para suas famílias através dos aplicativos.

Essa é, portanto, uma complexidade dos tempos atuais, sobre o qual esta Casa, uma vez que regulamentou o motofrete em 2009, precisa se pronunciar, de modo a criar segurança jurídica para o setor e promover melhores condições de trabalho para os entregadores.

Neste sentido, apresento um substitutivo que também trata do tema, oferecendo uma solução mais ampla e completa para o problema inicialmente enfrentado pelo projeto de lei em análise.

O objetivo da legislação proposta é estabelecer conceitos básicos e diretrizes mínimas para a atividade de entrega de mercadorias e pequenas cargas por meio de plataformas tecnológicas, almejando solucionar o limbo jurídico do setor, que aflige centenas de milhares de brasileiros.

Pelo exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.979, de 2020, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2021.

Deputado **TIAGO MITRAUD**  
Relator



# COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 4.979, DE 2020

Altera a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, para permitir que maiores de 18 anos exerçam atividades profissionais de entrega de mercadorias e “motoboy” com uso de motocicleta.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de desburocratizar o setor de motofrete e regular a entrega por aplicativo no país.

Art. 2º. O inciso I do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“I – ter completado 18 (dezoito) anos;”

Art. 3º A Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, passa a vigorar com o seguinte dispositivo:

“Art. 8º-A Esta Lei não se aplica ao serviço de transporte urbano de cargas intermediado por pessoa jurídica que ofereça plataforma tecnológica de conexão entre estabelecimentos, entregadores e usuários, disciplinado no art. 13-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de de 2012.”

Art. 4º. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

### “ CAPÍTULO II

### DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tiago Mitraud  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211366722100>



## Seção I

## Diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo

Art. 8º.....

Art. 13º.....

## Seção II

## Serviço de transporte urbano de cargas por aplicativo

Art. 13-A. Para realização do transporte urbano de cargas, previsto no inciso IX do art. 4º desta Lei, quando intermediado por pessoa jurídica que ofereça plataforma tecnológica de conexão entre estabelecimentos, entregadores e usuários, somente é exigido que os entregadores:

I – possuam Carteira Nacional de Habilitação na categoria A ou superior;

II - emitam e mantenham o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), quando cabível.

Parágrafo único. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte urbano de cargas intermediado por plataforma tecnológica, os Estados, Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar ou criar exigências às empresas ou entregadores mais restritivas que os parâmetros fixados na legislação federal.

Art. 5º. Ficam suprimidos os incisos II e III do art. 2º, o art. 4º e o art. 6º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

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

Sala da Comissão, em            de            de 2021.

Deputado **TIAGO MITRAUD**  
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tiago Mitraud  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211366722100>

