



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora Kátia Abreu

## PARECER Nº , DE 2014

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre os Projetos de Lei do Senado (PLS) nº 547, de 2007, do Senador Jonas Pinheiro, que *dispõe sobre a prestação de serviço de transporte público individual de passageiros por motocicletas – moto-táxi*; e nº 548, de 2007, do Senador João Durval, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para criar categoria de habilitação para condutores de veículo motorizado de duas ou três rodas com finalidade remuneratória*, que tramitam em conjunto.

RELATORA: Senadora **KÁTIA ABREU**

### I – RELATÓRIO

Chegam para decisão terminativa nesta Comissão os PLS nº 547 e nº 548, ambos de 2007, e que tramitam em conjunto.

O PLS nº 547, de 2007, estabelece requisitos para os veículos e respectivos condutores na prestação de serviço de moto-táxi. Seu autor, Senador Jonas Pinheiro, destaca que o moto-táxi supera o táxi em rapidez e economia, além de suprir a ausência de um sistema de transporte coletivo nos pequenos e médios municípios. O projeto acrescenta ao Código de Trânsito requisitos adicionais de segurança para esses veículos, com vistas a transformar o moto-táxi em um serviço público de qualidade e confiável.



SF/14017.26547-06

O PLS nº 548, de 2007, por sua vez, cria nova categoria de habilitação de trânsito, destinada aos condutores de motocicletas que utilizem o veículo com finalidade remuneratória. Essa habilitação seria reservada aos condutores habilitados para motocicletas há mais de um ano, que não tenham cometido infração grave ou gravíssima ou reincidido em infração média. Segundo o autor, Senador João Durval, os municípios podem estabelecer requisitos de segurança veicular para os serviços de moto-táxi, mas não podem dispor sobre a habilitação de condutores, pois esta seria uma matéria federal.

Os projetos sob análise passaram a tramitar em conjunto por força do Requerimento nº 1.103, de 2008, do Senador Eduardo Suplicy, que previu ainda o apensamento do PLS nº 311, de 2004, aos dois que ora analisamos.

Enquanto tramitavam na CCJ, os projetos chegaram a receber parecer do Senador Expedito Júnior, que concluiu pela aprovação do PLS nº 548, de 2007, com a apresentação de uma emenda, e pela prejudicialidade dos demais projetos a ele apensados. Tal parecer, contudo, não chegou a ser votado nesta Comissão.

Posteriormente, aos projetos analisados foram ainda apensados os PLS nº 353, de 2003, e nº 108, de 2004. Nesta forma de agrupamento as proposições não chegaram a receber parecer.

Ao fim de 2011, os PLS nº 353, de 2003, e nºs 108 e 311, de 2004, foram arquivados.

Em nova redistribuição de comissões, os PLS nº 547 e nº 548, de 2007, aqui analisados, somente serão apreciados pela CCJ, onde devem colher decisão terminativa. Não foram oferecidas emendas.

## **II – ANÁLISE**

Em se tratando de proposições sujeitas a deliberação terminativa nesta Comissão, serão analisados tanto os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, quanto os de mérito.

Em relação aos aspectos formais, a edição de normas gerais de trânsito é matéria sobre a qual a União tem competência privativa para legislar, conforme determina o art. 22 da Constituição Federal. Além disso, os arts. 48 e 61 da Carta Magna atribuem ao Congresso Nacional e a qualquer de seus membros, respectivamente, a iniciativa para a proposição de leis relativas a matérias de interesse da União.

Nesse sentido, o PLS nº 548, de 2007, não contém vícios de iniciativa e apresenta-se em conformidade com os preceitos constitucionais, jurídicos e regimentais. O mesmo poderia ser dito do PLS nº 547, de 2007, não fosse por seu art. 2º, que entra em minudências acerca do serviço de moto-táxi, que nos parecem colidir com a competência dos municípios de organizar, a seu critério, o transporte público, conforme determina a Constituição em seu art. 30, inciso V.

Em relação ao mérito, como bem apontam os autores das proposições, os serviços de moto-táxi e moto-frete são uma realidade nas cidades brasileiras. Sua ampla disseminação é um sinal claro de que suprem uma necessidade econômica, decorrente dos congestionamentos de trânsito nas grandes cidades ou da ausência de serviços organizados de transporte coletivo nas pequenas e médias.

Entretanto, como observamos, o PLS nº 547, de 2007, entra em minúcias técnicas que não devem ser dispostas em lei federal (ainda que fossem constitucionais). De fato, não cabe ao Congresso Nacional produzir normas técnicas, cuja elaboração demanda conhecimentos de engenharia e de segurança de trânsito e que precisam ser constantemente atualizadas para acompanhar a evolução tecnológica do setor. Tal atribuição será mais bem exercida pelos próprios municípios.

Por outro lado, a medida contida no PLS nº 548, de 2007, de criar nova categoria de habilitação para todos aqueles que utilizam a motocicleta com finalidades remuneratórias nos parece bastante meritória, pois, ao elevar o grau de exigência desses profissionais, contribui para tornar nosso trânsito mais seguro.

Em termos de técnica legislativa, como já havia apontado o Senador Expedito Júnior em seu relatório de 2009, que não chegou a ser votado, entendemos que o texto do PLS nº 548, de 2007, necessita de atualização em função da edição da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que regulamentou o exercício da profissão dos “motoboys” e “mototaxistas”. Além disso, a edição da Lei nº 12.452, de 2011, alterou a

numeração dos parágrafos deste artigo, o que também exige adequação na redação do projeto que ora analisamos. Tais alterações serão feitas por meio de emenda que propomos.

### III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela rejeição do PLS nº 547, de 2007, e pela constitucionalidade e juridicidade do PLS nº 548, de 2007, e, no mérito por sua **aprovação** com alterações decorrentes das seguintes emendas:

#### EMENDA Nº – CCJ

Dê-se ao art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme o art. 1º do PLS nº 548, de 2007, a seguinte redação:

“Art. 143. ....

.....

VI - Categoria F – condutor enquadrado na categoria A que utilize o veículo com finalidade remuneratória.

.....

§ 4º Para habilitar-se na categoria F, além dos requisitos contidos na Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, o condutor deverá satisfazer às seguintes condições:

- a) estar habilitado há, no mínimo, dois anos na categoria A; e
- b) não ter cometido infração grave ou gravíssima nem ser reincidente em infrações médias durante os doze meses anteriores à postulação. (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

