
PL 1.821-2022 NT 07.11.2023

versão ajustada em 07.11.2023

Resumo Executivo

PL 1.821/2022 | CVT

**PELA REJEIÇÃO DO SUBSTITUTIVO E
FAVORÁVEL AO PROJETO ORIGINAL**

AUTOR: CHARLLES EVANGELISTA – PP/MG (não está em exercício)

RELATOR: NETO CARLETTO – PP/BA

TRAMITAÇÃO: CVT; CTASP; CCJC – (CONCLUSIVA)

APENSADOS: PL 3.962/2023; PL 3.996/2023; PL 4.138/2023; PL 4.917/2023

EMENTA: Altera a Lei nº 12.009/2009, para **reduzir a idade mínima** para o **exercício da atividade dos profissionais de transporte de passageiros** para 18 anos e **suprimir o tempo mínimo de 2 anos de habilitação**.

PARA ENTENDER MELHOR:

- **Hoje, exige-se** que para exercer o transporte de passageiros de forma profissional, através do serviço de mototáxi, bem como de entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua e motoboy, com uso de motocicleta, **que o condutor tenha completado 21 anos, possua habilitação há pelo menos dois anos** na categoria- A-, além de ser aprovado em curso especializado e esteja vestindo colete de segurança com dispositivos reflexivos.
- O **PL 1.821/2022 reduz a exigência de 21 para 18 anos e suprime a exigência** de que o condutor **possua tempo mínimo de habilitação na categoria**. Devendo ser aprovado em curso especializado e esteja vestindo colete de segurança com dispositivos reflexivos .
- O Substitutivo apresentado ao PL 1.821/2022, na CVT, prevê a exigência, no caso de transporte de passageiros, que o condutor tenha completado 21 anos ou que exerça legalmente a atividade de entrega de mercadorias **ou** de serviço comunitário de rua há pelo menos um ano.

O PL 1.821/2022 é de autoria do Ex-Deputado Charles Evangelista, que apresentou o projeto com a finalidade de facilitar o exercício das atividades profissionais de mototaxista e motoboy aos jovens que tenham se habilitado recentemente.

A justificativa do PL, entre outras, é a garantia de emprego aos jovens adultos, que não vêem no mercado de trabalho muitas oportunidades de emprego. Ademais, houve também a menção ao fato de que, cotidianamente e em especial nas favelas e comunidades, o exercício da atividade se dê por esses jovens, que agem na clandestinidade para poderem executar a profissão e se manterem, além de muitas vezes ajudarem na manutenção de suas famílias.

O PL foi recentemente distribuído à CVT, primeira Comissão a analisar o projeto, tendo sido designado o Dep. Neto Carletto como relator. No dia 25 de setembro recente passado, houve apresentação do Relatório, com parecer Favorável ao PL, na forma do Substitutivo apresentado.

EQUIPARAÇÃO DE REQUISITO DE IDADE DE OUTROS DEVERES E RESPONSABILIDADES PREVISTOS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

O PL parece corrigir uma incongruência apresentada pela Lei 12.009/2009, qual seja, a exigência de 21 anos para que se possa exercer a atividade de mototáxi e motoboy de forma profissional.

O Código Civil brasileiro prevê que a **responsabilidade civil é adquirida aos 18 anos**^[1]. Ou seja, em condições normais, o cidadão ao completar 18 anos está apto à prática de todos os atos da vida civil.

Na mesma linha, o **Código Penal** considera **penalmente imputável aquele que possui 18 anos** completos.

Ademais, a própria **Constituição Federal**^[2] estabelece que **há obrigatoriedade de voto** (capacidade eleitoral ativa) àqueles que possuem 18 anos^[3].

Esses são alguns exemplos, entre tantos outros que poderíamos trazer aqui. Aliás, cabe mencionar, inclusive, que o Código de Trânsito Brasileiro também prevê a idade de 18 anos para que seja possível pleitear a habilitação para veículos automotores.

Resta evidente que nosso Legislador tanto por questões de coerência e integralidade da Legislação Nacional, quanto por questões psicológicas e físicas (relacionados à formação neurológica e psicológica do cérebro) e das adequações de maturidade e compreensão da realidade e das circunstâncias ao seu redor, fixou-se a idade de 18 anos para que seja possível atribuir-se total responsabilidade às pessoas em igualdade de condições.

Por isso mesmo, parece razoável e aconselhável que a **exigência seja de 18 anos** para que a **pessoa possa exercer atividades relacionadas à transporte, por motocicleta, de passageiros e mercadorias**.

NECESSIDADE DE CRIAÇÃO DE OPORTUNIDADE DE EMPREGO PARA JOVENS ADULTOS

A análise do mercado brasileiro para jovens entre 18 e 21 anos revela diversos desafios. O **desemprego nesta faixa etária é significativamente mais alto (19,3%) do que a média geral da população (9,3%)**, indicando que os **jovens enfrentam maior dificuldade para se inserirem no mercado de trabalho?**^[4].

A juventude inequivocamente é o público com piores índices de empregabilidade, seguidos pela população da terceira idade. Contudo, a ausência de vagas para esse público mostra-se mais perigosa^[5] e com reflexos não apenas na sua autoestima, como também, na própria sociedade.

Segundo o Jornal Correio Braziliense, em dados recentes, do total de desempregados no Brasil, 32% são jovens entre 18 a 24 anos. Entre os **subutilizados** que estão desempregados, trabalham poucas horas ou desistiram de procurar emprego, **42% são jovens**[6].

Não há dúvida: os jovens constituem um dos grupos mais vulneráveis do Brasil. Um dos obstáculos mais significativos para esses jovens é a **falta de experiência formal**, um requisito que muitas empresas consideram essencial??. Além disso, há um conflito de gerações nas empresas, onde áreas dominadas por profissionais experientes dificultam a entrada de novatos[7]??.

O **PL 1.821/2022 revela-se uma opção de mudança** neste cenário do mercado brasileiro e no terrível desemprego da população mais jovem.

Inclusive, em um mercado que tende a ser propício a esta faixa etária, vez que, pessoas com idade mais avançada ou com mais experiência no mercado de trabalho possuem menos disponibilidade e interesse neste tipo de exercício profissional, qual seja: mototáxi e motofrete.

A **iniciativa de reduzir a idade de 21 para 18 anos** como requisito para o exercício profissional nas atividades de mototáxi e motoboy **mostra-se apropriada**, possibilitando a **criação de mais vagas para jovens nesta faixa etária**, pois, além de atender a uma necessidade social urgente de empregabilidade para essa demografia, oportuniza que as famílias, em especial, de mais baixa renda, possuam mais um incremento de contribuição de sustento familiar.

Assim, parece que deve-se ser favorável ao PL apresentado, nos termos de seu Projeto original.

ADEQUAÇÃO DA EXIGÊNCIA DE HABILITAÇÃO NA CATEGORIA “A”.

O PL originalmente previa a exigência da habilitação na categoria em que o serviço será prestado, ou seja, na categoria de motocicleta, – Categoria “A”.

Posteriormente, quando houve apresentação do Substitutivo – que ainda carece de aprovação – a exigência foi suprimida.

Contudo, tanto por questão de exigência intrínseca da legislação de que o motorista deva ter a habilitação para a categoria do veículo que está conduzindo[8], quanto pelo fato de mostrar-se mais uma forma de garantia de segurança seja do passageiro, seja da mercadoria a ser transportada, quanto do próprio condutor, a **exigência expressa parece pertinente**.

NÃO SE MOSTRA RAZOÁVEL A NECESSIDADE DE 2 (DOIS) ANOS DE HABILITAÇÃO PARA QUE SE POSSA DESENVOLVER A ATIVIDADE.

O **texto em vigor da Lei 12.009/2009 exige** que para o exercício das atividades previstas no art. 1º do referido diploma, **o condutor possua habilitação** na Categoria – A- **há, no mínimo, dois anos**.

Contudo, tal exigência não merece permanecer, afinal, **se a pessoa já foi habilitada para conduzir veículo** daquela categoria, deve bastar. Isso porque, nosso sistema de aprovação de habilitação já é bastante profundo e exige habilidade prática, técnica e de conhecimento da legislação, primeiros socorros, entre outros conteúdos. Além da comprovada aptidão visual e psicológica – teste psicotécnico.

Ademais, deve-se considerar que para o exercício de atividade profissional de motorista, há exigência de curso específico, com duração prolongada e avaliação específica, de acordo com as normas do CONTRAN[9].

Ora, se a pessoa foi considerada apta para dirigir e novamente, prestou testes e houve, novamente, a aprovação para que agora, então, possa exercer esta atividade profissionalmente, não parece razoável que se exija tempo mínimo de porte de habilitação.

O sistema deve ser integral e integrado, se forma que, se é considerado apto a ser motorista e a exercer atividade remunerada na condução de motocicletas, **não há que se falar em exigência mínima de tempo de habilitação**.

Desta forma, a Lei 12.009/2009, em seu art.2, II, deve ser alterada, nos termos propostos pelo PL 1.821/2023, na forma proposta pelo seu signatário.

FORMA DE SEDIMENTAR A EXPANSÃO DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI E MOTOFRETE

Evidentemente hoje os serviços de mototáxi e motofrete já são uma realidade na maioria dos municípios brasileiros. Porém, é inegavelmente inequívoca a afirmação de que, ao reduzir a o requisito da idade para 18 anos, estar-se-á aumentando a inserção destes serviços em mais lugares e a mais pessoas, seja como profissionais, seja como usuários.

Afinal, com a oferta maior, mais pessoas irão se utilizar do serviço, além de dar mais

visibilidade a este tipo de mercado e com isso, ganha a economia do país, ganham os cidadãos e a nação como um todo.

Por isso, o Projeto apresentado, na sua redação original, parece a melhor opção de contribuição para o setor de mobilidade urbana, mas também para os jovens tão sedentos por exercerem atividade profissional remunerada.

PL 1.821/2022 | CONCLUSÃO

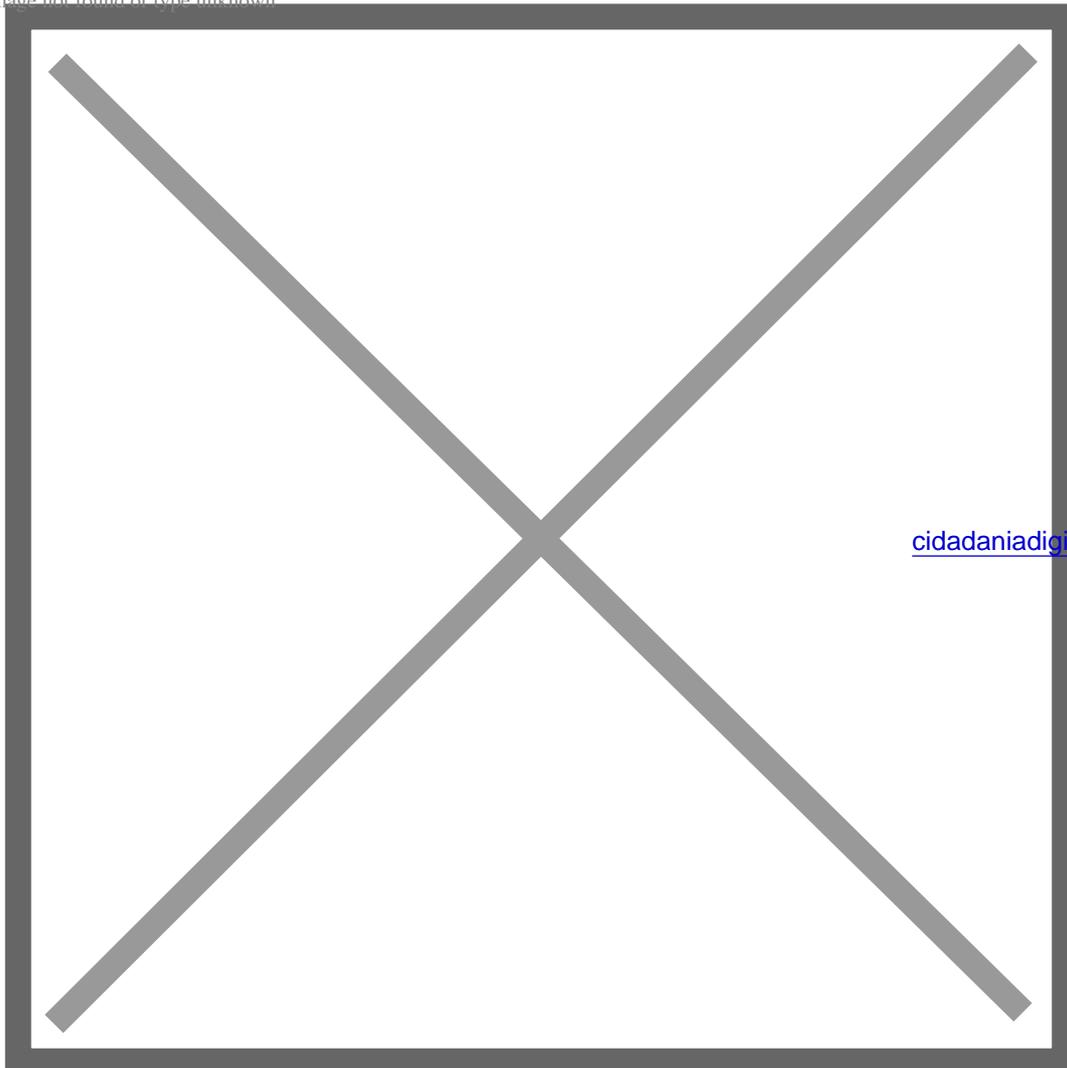
PELA REJEIÇÃO DO SUBSTITUTIVO E FAVORÁVEL AO PROJETO ORIGINAL

O PL altera os incisos I e II do artigo 2º da Lei nº12.009/2009 para **reduzir a idade mínima para o exercício da atividade dos profissionais em transporte de passageiros e mercadorias de 21 para 18 anos e simplificar o requisito referente à habilitação, suprimindo o tempo mínimo de 02 anos.** A alteração mostra-se pertinente, na medida em que, além de não mostrar-se razoável a necessidade dos 21 anos para que o motorista tenha condições de realizar a atividade, ainda mostra-se infundada a exigência de 2 anos de tempo de habilitação na categoria. Estamos enfrentando um alto índice de desemprego de jovens e essa mostra-se uma alternativa para este problema, sem que, revele ou represente qualquer prejuízo seja para a atividade de transporte, seja para a segurança dos passageiros. Muito antes, o sistema de trânsito brasileiro exige que além da necessidade de aprovação de habilitação para dirigir, há a necessidade de aprovação em curso especializado, restando demonstrada a condição do motorista para realizar o transporte de cargas ou de pessoas de forma adequada e satisfatória. Por fim, **ao manter a exigência de uso de colete de segurança dotado de dispositivos antirreflexivos e, do curso especializado, acerta o legislador.** Por fim, é aos 18 anos que se pode votar, dirigir, ser preso, responder civilmente por seus atos, é justo que seja nesta idade que se possa realizar atividades de transporte por meio de motocicletas.. Assim, **mostra-se adequada a alteração proposta pelo PL 1.821/2023, no texto original.**

Este resumo executivo foi elaborado pela equipe técnica do Instituto Cidadania Digital. Para maiores informações consulte nossa equipe. Para assessores e parlamentares receberem os resumos executivos, por favor se cadastrem em nossa lista de transmissão através do contato com nossa equipe.

Contato institucionalicd@cidadaniadigital.in
.....(61) 99856-6925

Image not found or type unknown



[1] “CC. Art. 5 o_A menoridade cessa aos dezoito anos completos, quando a pessoa fica

habilitada à prática de todos os atos da vida civil”.

[2] “CF. Art. 14. A soberania popular será exercida pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto, com valor igual para todos, e, nos termos da lei, mediante:

§ 1º O alistamento eleitoral e o **voto são:**

I – **obrigatórios para os maiores de dezoito anos;**”

[3] Exceto no caso de serem analfabetos ou tiverem mais de 70, pois nesses casos, o voto é facultativo.

[4] [Jovens no mercado de trabalho: desafios e oportunidades | PRAVALER](#), site pesquisado em 07/11/2023.

[5] No sentido de haver maior facilidade de entrarem para a criminalidade, bem como para sentirem-se revoltados, desamparados e sem perspectivas de futuro.

[6]

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/opiniao/2020/01/03/internas_opiniao,818003/artigo-as-dificuldades-dos-jovens-no-mercado-de-trabalho.shtml, site pesquisado em 07/11/2023..

[7] [Jovens no mercado de trabalho: desafios e oportunidades | PRAVALER](#), site pesquisado em 07/11/2023.

[8] **Art.143, CTB:** “Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I – Categoria A – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II – Categoria B – condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III – Categoria C – condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga cujo peso bruto total exceda a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas); *(Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022)*

IV – Categoria D – condutor de veículo abrangido pelas categorias B e C e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista; *(Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022)*

(...)

[9] Exigência do Art.147, § 3º, CTB.

Powered by  Wordable

Category

1. Conteúdo Restrito

Date

08/09/2024

Date Created

09/01/2024