

**DISCUSSÃO NORMATIVA DO
SERVIÇO DE MOTOTÁXI**
DISCUSSION RULES OF THE
MOTORCYCLE TAXI SERVICE

Fernando Castro Amoras*
**Helena Cristina Guimarães Queiroz
Simões****

* Mestre em Desenvolvimento Regional e Graduado em Ciências Sociais, ambos os cursos pela Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), onde trabalha como Técnico em Assuntos Educacionais. É Editor-Chefe da revista Estação Científica (UNIFAP), ISSN 2179-1902 e Editor-Chefe da Editora Universitária da UNIFAP. E-mail: fernandogentry@hotmail.com.

** Doutora em Educação pela Universidade Federal de Uberlândia, Mestre em Biodiversidade Tropical e graduada em Direito pela Universidade Federal do Amapá, onde é Professora Adjunto no Curso de Direito e também Pró-Reitora de Pesquisa e Pós-Graduação. E-mail: hcsimoes@unifap.br.

Como citar: AMORAS, Fernando Castro. SIMÕES, Helena Cristina Guimarães Queiroz. Discussão normativa do serviço de mototáxi. **Revista do Direito Público**, Londrina, v. 11, n. 2, p.139-164, ago. 2016. DOI: 10.5433/1980-511X.2016v11n2p139. ISSN: 1980-511X.

RESUMO: Este trabalho objetiva analisar a forma como o serviço de transporte de passageiros realizado em motocicletas foi regulamentado no Brasil. Para tanto, a partir de uma forma analítica, ver-se-á a ação estatal normatizando as relações de trabalho entre os indivíduos e grupos. Será apresentada a discussão regulamentadora em torno do serviço de mototáxi, com suporte na Constituição Federal do Brasil de 1988, no Código de Trânsito Brasileiro, as práticas de regulamentações nos Municípios, Estados, Distrito Federal e na União, a normatização via Conselho Nacional de Trânsito e a questão da segurança no trânsito. Metodologicamente, realizou-se

revisão bibliográfica para certificarem-se as informações apresentadas. Conclusivamente, o serviço de mototáxi foi regulamentado, no Brasil, por representar uma forma de atividade de trabalho.

Palavras-chave: Motocicleta. Regulação. Transporte. Trânsito.

ABSTRACT: This paper aims to analyze how the passenger service performed on motorcycles was regulated in Brazil. Therefore, from an analytical way, will be see state action to normalize the working relationships between individuals and groups. You will see the regulatory discussion on the motorcycle taxi service, supported by the Federal Constitution of Brazil in 1988, the Brazilian Traffic Code, regulations, practices in Municipalities, States, Federal District and the Union, the regulation via the National Traffic Council and the issue of road safety. Methodologically, there was literature review to satisfy themselves that the information presented. Conclusively, the motorcycle taxi service was regulated in Brazil, because it represents a form of work activity.

Keywords: Motorcycle. Regulation. Transportation. Traffic.

INTRODUÇÃO

O Estado promulga e aplica leis, garantindo a ordem jurídica, regulamentando as relações sociais entre os indivíduos e formulando os direitos e deveres que cabem a cada um. Deste modo, optou-se por fazer uma discussão normativa do serviço de transporte de passageiros realizado em motocicletas, denominado de mototáxi, por entender-se que a normatização da sociedade concede um caráter racional aos eventos e fenômenos, segundo a hipótese adotada para este trabalho, que é o da regulamentação do serviço de mototáxi.

Este estudo encontra-se dividido em sete seções, sendo esta introdução a primeira. As outras partes apresentarão a discussão regulamentadora em torno do serviço de mototáxi, com suporte na Constituição Federal do Brasil de 1988, no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as práticas de regulamentações nos Municípios, Estados, Distrito Federal e na União. Também focalizar-se-á a normatização via Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e a questão da segurança no trânsito, tão importante quanto o serviço de mototáxi. Espera-se que este trabalho sirva como um suporte de reflexão para estudos futuros no âmbito dos transportes públicos urbanos e de gerenciamento de trânsito.

1 CÓDIGO DE TRÂNSITO: o velho e o novo

Ao analisar a legislação sobre trânsito e transporte, Lorenzetti (2003) ressalta que o antigo Código Nacional de Trânsito, de 1966, tratava dos veículos de aluguel destinados ao transporte individual de passageiros, o qual somente poderia ser efetuado por automóveis, impossibilitando o exercício de atividade remunerada de locomoção de

passageiros em motocicletas. O atual CTB, publicado em 1997, apresenta a ausência da restrição do anterior quanto ao transporte remunerado efetuado em motocicletas. Veja-se o que diz o artigo 135 do CTB:

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. (BRASIL, 1997).

Analisando o artigo acima, a expressão “veículo de aluguel” não se restringe aos veículos disponibilizados em empresas de locação de veículos. A prática do arrendamento de veículo é uma atividade econômica como qualquer outra. Não há fator impeditivo a que uma pessoa alugue, por determinado prazo, uma motocicleta ou outro veículo. Porém, o ato de dirigir um meio de transporte motorizado depende de habilitação legal para tanto. Os veículos de aluguel a que se refere o CTB são os destinados ao transporte público individual ou coletivo de passageiros, os quais podem ser táxis, ônibus, mototáxis, caminhões, vans e outros.

O transporte individual ou coletivo tem um caráter de serviço público e necessita de autorização do Poder Público, na forma de concessão ou permissão. O artigo 175 da atual Constituição Federal brasileira comunica que esta delegação deve ser precedida de processo licitatório: “Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos” (BRASIL, 1988). Ou seja, um

indivíduo ou uma empresa não podem por si mesmos oferecer o serviço de transporte remunerado sem estarem autorizados pelas esferas públicas competentes, sob a pena de punição legal (LORENZETTI, 2003).

2 REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL

Há Municípios que têm se aproveitado justamente da ausência de especificação no CTB da expressão veículos de aluguel para regulamentar o serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas. Esta ação legislativa acontece pelo fato da Constituição Federal informar, no inciso V do artigo 30, que os Municípios podem organizar os serviços públicos de interesse local (BERNEGOZZI JUNIOR, 1999; BORGES, 2009; COELHO, 1997; FAHEL, 2007; PEPEU, 1998; RANGEL, 2006).

Entretanto, alguns juristas argumentam que a regulamentação e a prestação do serviço público dependem estritamente do amparo de norma federal (PEPEU, 1998). A atual Constituição Brasileira declara ser de competência privativa da União o ato de legislar sobre trânsito e transporte. O posicionamento do Supremo Tribunal Federal (STF) acerca da regulamentação do serviço de mototáxi é a defesa incondicional do inciso XI do artigo 22 da Carta Magna do Brasil:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

.....
XI - trânsito e transporte;

.....
Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo. (BRASIL, 1988)

Conforme o artigo 22 acima, verifica-se claramente que a competência para legislar sobre a matéria de transporte é exclusiva da União, que poderá, por meio de Lei Complementar, autorizar os Estados a legislar sobre o tema. Cabe observar que os Municípios não foram contemplados dentro do parágrafo único do artigo 22, impossibilitando aos mesmos a emissão de qualquer documento de lei que trate sobre o trânsito, restringindo-os ao cumprimento das normas federais e estaduais emitidas.

Os Municípios têm competência apenas para organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, tal como o transporte coletivo, nos dizeres expressos na Constituição Federal. Quando algum Município emitir regulamentação legislativa de trânsito, encontrará a barreira constitucional tolhendo a validade efetiva da norma municipal exarada. Em síntese, cabe à União o estabelecimento de diretrizes gerais, conquanto que aos Estados e Municípios é facultada a competência de suplementar a legislação federal (BORGES, 2009).

A competência municipal para organizar e manter os serviços públicos é reconhecida na Constituição Federal no inciso V do artigo 30, que diz que aos Municípios compete: “Organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (BRASIL, 1988). Esta restrição aplica-se aos serviços considerados de interesse local.

Por conexão lógica, não há interesse municipal que não o seja também do Estado e da União. O que enquadra um assunto como de estrito interesse municipal é a sua predominância para o Município em relação ao interesse estadual ou federal que o cerca. Deste modo, não

se pode ressaltar a exclusividade do fato, mas a predominância que tem para o Município. Especificamente para a prestação de serviço de transportes, a Constituição indica o transporte coletivo como serviço público de interesse local, enquadrando-o como essencial, tal como o é a saúde e a segurança pública.

Nesta direção, o Município pode legislar sobre o transporte municipal, com base na Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos, no sentido de estabelecer normas essenciais para o bom cumprimento das atribuições que lhe foram delegadas pela Carta Política Federal, no inciso V do artigo 30, e também nos incisos I e II do mesmo artigo: “I - legislar sobre assuntos de interesse local”, “II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber” (BRASIL, 1988).

Alguns municípios brasileiros tiveram a primazia na inclusão de suas ordenações legislativas da regulamentação do serviço de mototáxi. São eles: Fortaleza-CE, em 1997 (COELHO, 1997), Olímpia-SP, em 1997 (RAMOS; VERDI, 2003), Macapá-AP, em 1999 (RANGEL, 2006), Lins-SP, em 1999 (VIOLATO; WAISMAN, 2004), Campina Grande-PB, em 1999 (LUNA et al., 2008), Ituiutaba-MG, em 2000 (ALMEIDA, 2010), Goiânia-GO, em 2001 (LANDEIRO, 2008; NUNES, 2010) e outros lugares.

3 REGULAMENTAÇÃO DOS ESTADOS E DO DISTRITO FEDERAL

Alguns Estados brasileiros e até o Distrito Federal, observando a crescente proliferação desordenada de serviços de transporte de passageiros em motocicletas realizada pelos seus cidadãos e que esta

atividade tornara-se um fato irreversível, exigindo a sua regulamentação, emitiram leis sobre o serviço de mototáxi, conforme possibilidade prevista na Constituição Federal, no artigo 24, em seu § 3º: “Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades” (BRASIL, 1988).

O Estado de Santa Catarina promulgou a Lei n.º 11.629, em 07 de dezembro de 2000, que autorizava aquele Estado a realizar o licenciamento e o emplacamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros. Esta Lei foi contestada pela Confederação Nacional de Transporte (CNT), por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIn) nº 2.602-2/SC, cuja apreciação do STF, no ano de 2002, foi favorável ao pleito da CNT.

Observe-se uma parte da ementa conclusiva do julgamento da referida ADIn, expressa na íntegra no texto de Borges (2009, p. 98): “É da 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”. Foi considerado que o serviço de mototáxi é matéria de interesse nacional, não restrita às peculiaridades de um Município ou Estado: “Matéria de interesse nacional que deve ser regulada pela União após estudos relacionados com os requisitos de segurança, higiene, conforto e preservação da saúde pública” (BORGES, 2009, p. 98), o que leva à necessidade de autorização federal para que a administração estadual ou a municipal possam regularizar o sistema de transporte público, principalmente os meios de transporte destinados a servirem como veículos de aluguel.

A partir deste precedente, outras leis estaduais que tratam sobre a matéria trânsito e transporte foram consideradas inconstitucionais pelo STF, e seus julgamentos seguiram o modelo paradigmático da

argumentação da ADIn n.º 2.606-2/SC.

Na ADIn n.º 3.135/PA, de 2006, que teve como relator o Ministro Gilmar Mendes, movida pela CNT, foi analisado a Lei n.º 6.103, de 12 de janeiro de 1998, do Estado do Pará, que estabelecia normas relativas à operação dos serviços de transporte de passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores. Foi invocado o precedente da ADIn n.º 2.606-2/SC, reforçando o entendimento de que a norma estadual julgada afrontava os ditames constitucionais, e, deste modo, o regulamento paraense foi invalidado.

Na ADIn n.º 3.136/MG, de 2006, relatada pelo Ministro Ricardo Lewandowski, movida pela CNT contra a Lei n.º 12.618, de 24 de setembro de 1997, do Estado de Minas Gerais, que estabelecia que o Departamento de Trânsito Estadual poderia licenciar motocicletas para o transporte remunerado de passageiros, foi enfatizado os precedentes anteriores do STF sobre a matéria, invalidando a norma contestada. Concluiu-se que o Estado mineiro, por meio da lei estadual em julgamento, estava usurpando a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte – inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal.

No Distrito Federal foi editada a Lei n.º 3.787, de 02 de fevereiro de 2006, que instituía o serviço denominado *moto-service*, nos mesmos moldes que as leis catarinense, paraense e mineira. Desta vez, o impetrante foi a Procuradoria-Geral da República. A decisão foi a mesma das anteriores, declarando a inconstitucionalidade da lei brasiliense, observando o referido inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal. Esta e as outras leis buscaram dar oficialidade e legalidade à modalidade de transporte remunerado de passageiros com o uso de motocicletas, que, segundo argumenta-se, não está previsto em lei federal nenhuma.

4 REGULAMENTAÇÃO DE TRÂNSITO E O MOTOTÁXI

Quanto a um exame mais restrito das normas de trânsito, verifica-se, no CTB, a seguinte classificação:

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

a) automotor;

.....

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

.....

3 - motoneta;

4 - motocicleta;

.....

7 - automóvel;

.....

III - quanto à categoria:

.....

d) de aluguel; [...] (BRASIL, 1997)

Na sequência, o CTB elege no artigo 97 o CONTRAN como órgão competente para definir as características dos veículos em função de seus usos:

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações. (BRASIL, 1997)

Cabe citar os artigos 107 e 135 do CTB, os quais tratam

especificamente de veículos de alugueis. Assim tem-se:

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, 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.

.....
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. (BRASIL, 1997)

Complementando a exposição, no âmbito do CTB, o artigo 115 determina que a identificação dos veículos será por meio de placas, remetendo ao CONTRAN a indicação das especificidades referentes ao tema:

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN. (BRASIL, 1997)

No exercício de suas funções, o CONTRAN editou a Resolução nº 45, de 21 de maio de 1998, estabelecendo o sistema de placas de identificação de veículos. Essa Resolução foi revogada pela Resolução nº

231, de 15 de março de 2007, que é mais abrangente que a anterior. Ainda assim, as duas normas não apresentam distinção entre o uso de placas de identificação da categoria aluguel entre automóveis e motocicletas, ressalvado a dimensão das placas, que para as motocicletas é um pouco menor, além de seguirem o disposto no § 6º do artigo 115 do CTB, que diz que: “§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira” (BRASIL, 1997). Segundo as especificações da Resolução nº 231, os veículos de uso particular têm a placa de identificação com fundo cinza e caracteres na cor preta, enquanto que os veículos da categoria aluguel possuem a placa com fundo vermelho e letras brancas.

Na análise das jurisprudências do STF sobre a regulação do serviço de mototáxi, que foram apenas sobre normas estaduais e do Distrito Federal, haja vista as atribuições e competências instituídas pela Constituição Federal, Borges (2009) destaca um equívoco assumido pelo egrégio tribunal no julgamento da ADIn nº 2.606-2/SC, a qual assumiu postura modelar decisiva sobre as sentenças seguintes. No ementário da referida ADIn, as motocicletas foram consideradas “espécie de veículo de aluguel que não se acha contemplado no Código Nacional de Trânsito” (BORGES, 2009, p. 105), e que seria necessária autorização em lei complementar para que a unidade federada possa exercer a atribuição reguladora sobre trânsito e transporte.

De fato, conforme demonstrado anteriormente, a vedação quanto ao uso de motocicletas como veículos de transporte remunerado de passageiro existia apenas no antigo Código Nacional de Trânsito, de 1966, que foi integralmente revogado pelo atual CTB, de 1997. Deste modo, quando foi julgado a ADIn nº 2.606-2/SC, vigorava o CTB – que não distingue os veículos que podem ser enquadrados na categoria de aluguel – e não o antigo código de trânsito. A matéria foi analisada como

se o Código de 1966 ainda vigorasse, pois apenas ele proibia o transporte remunerado em motocicletas. O julgamento deveria ter contemplado o disposto no CTB vigente.

Da mesma forma, a regulação federal por lei complementar já ocorreu, com a promulgação do CTB, o qual revogou a vedação de motocicletas como veículos de aluguel. Esta revogação é explicitada mais ainda nas Resoluções do CONTRAN, “que incluem as motocicletas entre os veículos passíveis de licenciamento e emplacamento na categoria aluguel” (BORGES, 2009, p. 106).

O tratamento dispensado pelo CTB para veículos de táxis é o mesmo para motocicletas (vide artigos 96, 107 e 135 do CTB), e deste modo “também seriam inconstitucionais os regramentos municipais relativos aos serviços de táxi” (BORGES, 2009, p. 160), que não o são, o que reforça a tese de que a regulação do serviço de mototáxi não é matéria exclusiva da União, e que as disposições da Lei das Concessões (Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995) (BRASIL, 1995) e as do CTB são parâmetros federais suficientes para que os Municípios possam regulamentar o serviço de mototáxi.

5 REGULAMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE PROFISSIONAL DE MOTOTAXISTA

Com a inserção do serviço de mototáxi como uma alternativa de transporte e opção de renda, a luta pela regularização e legalização da atividade tem sido encampada principalmente pelos sindicatos e organizações dos prestadores de serviço deste tipo de atividade. Conforme observa Martins e Costa (2009, p. 2), “para que uma determinada ocupação se profissionalize, torne-se uma profissão, é necessário, nesta

ordem, organização da categoria e, em seguida, reconhecimento por parte da sociedade e dos poderes públicos”.

O que tem acontecido com o serviço de mototáxi, a partir de sua disseminação pelo país, é que os mototaxistas têm realizado práticas com a finalidade de resguardar o exercício de sua profissão. Para tanto, eles têm se organizado em cooperativas, sindicatos, organizações, associações, e outras formas institucionalizadas de reunião da categoria, destinadas a serem os focos primordiais de organização do mototáxi. O resultado tem sido a possibilidade de diálogo com as esferas de governo que, em alguns lugares, têm sinalizado positivamente para o serviço e em outros não. Bem ressaltam Martins e Costa (2009, p. 02): “trata-se de um fenômeno presente em todos os Estados da federação”.

No Senado Federal, no ano de 2001, foi apresentado o Projeto de Lei do Senado nº 203/2001, de autoria do Senador Mauro Miranda (PMDB-GO), que propõe a regulamentação de três profissões: mototaxista, profissionais de serviço comunitário de rua e motoboy. A argumentação para a aprovação do projeto girou em torno da popularidade do uso de motocicletas, haja vista seu baixo custo de aquisição, se comparado a um carro popular, e o reduzido valor operacional e de manutenção. Também foi citada a realização efetiva dessas atividades nas cidades brasileiras, de forma consolidada no mercado de trabalho, e a necessidade de regulamentação para garantir mais segurança ao trânsito, com a estratégia dos cursos profissionalizantes destinados a mototaxistas, motoboys e motoqueiros em serviço comunitário de rua.

Na data de 29 de julho de 2009, após nove anos de tramitação, foi sancionada a Lei Federal n.º 12.009, que “Regulamenta o exercício das atividades profissionais em transporte de passageiros, ‘mototaxista’, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e ‘motoboy’,

com o uso de motocicleta” (BRASIL, 2009), além de alterar a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o atual CTB, apresentando regras de segurança do serviço de transporte remunerado de mercadorias – motofrete.

Conhecida como Lei do Mototáxi, Motoboy e do Motofrete, a norma trata muito mais das medidas de segurança e requisitos para o motofrete, portanto, para o transporte de mercadorias, do que sobre o serviço de mototáxi, que é o transporte de vidas humanas. Resulta disto a discussão atual acerca da manutenção ou não desse regimento, tendo em vista as argumentações de seus opositores de que o campo da saúde pública encontra-se em grave prejuízo, advindo da legalização do transporte remunerado de passageiros.

O principal argumento contrário é a falta de segurança que a motocicleta oferece pela inexistência de proteção adequada que garanta a integridade física do condutor e do passageiro. Outra afirmação contrária à Lei n.º 12.009 é dada por Peixoto (2009), ao afirmar que as motocicletas “não têm equilíbrio estável, porque apresentam duas rodas, não ficam em pé” (PEIXOTO, 2009, p. 08), e que por isto é um meio de transporte inseguro aos usuários e condutores.

Nessa discussão, não se pode esquecer que o CONTRAN, seguindo suas atribuições legais, emitiu a Resolução n.º 356, de 02 de agosto de 2010, que estabeleceu os requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, visando a segurança dos condutores e passageiros, cujo atendimento favorece o direito à saúde e também garante o direito ao trabalho.

6 SEGURANÇA NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM

MOTOCICLETAS

Uma argumentação apresentada pelo STF na análise da ADIn n.º 2.606-2/SC, de 2002, trata da segurança no transporte de passageiros em motocicletas. Quando do julgamento da referida ADIn, o Ministro Maurício Correa assim se posicionou em relação à utilização de motocicletas como meio de transporte remunerado de passageiros:

Convém ressaltar a incontroversa situação de perigo relacionada a esse meio de transporte, dependente que é do equilíbrio do condutor em apenas duas rodas, bem como em face da ausência de proteções estruturais ativas e passivas, contra quedas e colisões. Submeter potenciais usuários desse serviço a riscos, com o aval do Estado, sem prévio e minucioso estudo realizado pelas autoridades federais competentes, é providência por demais temerária. Uma situação é a pessoa, por iniciativa própria e a convite do condutor da motocicleta, submeter-se espontaneamente aos perigos decorrentes. Outra, de extrema gravidade, é permitir-se que a população necessitada de um meio de transporte mais barato ou acessível, possa, com o beneplácito estatal, correr sérios riscos de vida ou de lesões físicas. (LORENZETTI, 2003, p. 05)

O posicionamento do Ministro vem da ideia comum de que as motocicletas são mais propensas a acidentes e que as consequências são mais graves do que as de um desastre de automóveis (MIZIARA; MIZIARA; ROCHA, 2014). Neste sentido, Rangel (2006, p. 35) alerta que “os aparelhos conhecidos como motocicletas estão entre os mais perigosos e inseguros no trânsito, sendo que sua locomoção é um desafio entre a gravidade e o equilíbrio do condutor fornecido pela velocidade”.

Imagina-se inclusive que a instituição do serviço de mototáxi poderia refletir negativamente nos índices de acidentes de trânsito. Nesta discussão, é preciso notar a presença de algumas variáveis envolvidas, e uma delas é a presença dos itens de segurança dos veículos, questão que será debatida neste trabalho.

A obediência às normas do CTB é de cumprimento obrigatório pelos motoristas de qualquer tipo de veículo, e “deverão ser observadas independentemente da forma de utilização do veículo, ou seja, profissionalmente ou apenas como meio de transporte” (LORENZETTI, 2003, p. 05). Fahel afirma que a motocicleta é um meio de transporte previsto no CTB, e que não há ilegalidade ou inconstitucionalidade no seu uso, e que “dar carona de moto é permitido” (FAHEL, 2007). Proibir esta última prática, no contexto atual, seria fechar os olhos ao frágil sistema de transporte público oferecido à população.

Alguns motoqueiros desrespeitam sinais de trânsito, fazem manobras perigosas, dirigem em alta velocidade, conversam muito com o passageiro e viram a cabeça a cada frase, desviando sua atenção do trânsito, colocando em risco a vida do passageiro e a sua própria (MACHADO; OLIVEIRA, 2009). Mas, o mototáxi é inseguro? Como todo meio de transporte, a motocicleta oferece riscos, mas a segurança depende da perícia do condutor, também, e das condições de tráfego pelas vias públicas de circulação de veículos e pedestres.

Buscando resolver isto, o CONTRAN publicou a Resolução n.º 356, de 02 de agosto de 2010, que estabeleceu os requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta. Esta norma regulamenta a Lei Federal n.º 12.009, a qual comunica que o veículo utilizado no exercício profissional dos mototaxistas e motofretistas deve ser

registrado como veículo de aluguel junto ao Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN. Mas para efetuar este registro, os veículos deverão ter equipamentos de proteção para pernas e motor, aparador de linha e dispositivos de fixação permanente ou removível para o passageiro ou para a carga.

Não se tratará do serviço de motofrete, por não ser o alvo deste trabalho, mas algumas recomendações da Resolução n.º 356 aplicam-se a ambos, mototáxi e motofrete. Ressalte-se que a referida Resolução proíbe o uso da motocicleta para os dois tipos de serviços, e por isso o registro do veículo deve ser para a modalidade de transporte de passageiros ou de carga. Especificamente para o serviço de mototáxi, os motociclistas profissionais e passageiros deverão utilizar capacete com viseira ou óculos de proteção e faixas retrorreflexivas. O condutor deve estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos, também.

Regulamentando o inciso II do artigo 2º da Lei n.º 12.009, o CONTRAN editou a Resolução n.º 350, de 14 de junho de 2010, que instituiu curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. Entretanto, a referida Resolução n.º 350 foi revogada quando da publicação da Resolução n.º 410, de 02 de agosto de 2012, vigente, que atualizou a anterior, validando os cursos que já haviam sido ministrados e estabelecendo os que são exigidos.

Atualmente, o curso a ser realizado, conforme a Resolução n.º 410, do CONTRAN, é dividido em três etapas: uma teórica, com carga horária de 20 horas-aula, outra específica de 5 horas-aula sobre transporte de passageiros ou mercadorias, conforme seja ministrado para mototaxista ou motofretista, e outra prática de pilotagem profissional,

com duração de 5 horas-aula. Para obter a certificação, deve-se ter 100% de frequência ao mesmo e obter pelo menos 70% de acerto na avaliação final teórica e 70% na prática profissional. O mototaxista deverá realizar curso de atualização a cada cinco anos, para continuar regular perante os órgãos de controle de trânsito, conforme o conteúdo programático exposto no anexo II da resolução citada, teórico e de prática de pilotagem profissional.

Uma novidade no mercado como item de segurança é o colete para mototáxi com alças laterais e faixas reflexivas, que é um tipo de colete de segurança para condutores de motocicletas e passageiros, por meio de alças laterais para apoio e fixação das mãos dos passageiros, atuando como um agente de estabilidade, pois condutor e passageiro tornam-se um único bloco em movimento. Esse equipamento, para obter êxito, necessita de uma prévia instrução ao passageiro, para que este realize os movimentos simétricos aos do piloto da moto, acompanhando-o, principalmente nos momentos de curvas, quando a ação da inércia age mais perceptivelmente. O sincronismo garante a segurança de ambos, piloto e passageiro, e pode diminuir as probabilidades de acidentes. O colete apresenta locais específicos à identificação do motorista, tais como o número de registro, além de poder receber publicidade, bolsos para a guarda de celulares, documentos, dinheiro e outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apresentou-se o histórico da regulamentação que cerca o serviço de mototáxi. São normas que tratam sobre trânsito e transporte, referentes ao uso de motocicletas como meio de locomoção remunerado de passageiros. Notou-se que a demora do Poder Público Federal

em regulamentar o exercício do mototáxi no Brasil ocasionou certo desconforto a diversos Estados e Municípios, que, tendo em vista que a prática do mototaxismo estava incorporada no cotidiano da população, promulgaram diversas leis regularizando o serviço de mototáxi.

Algumas destas legislações foram impugnadas pelo STF, apesar, conforme se argumentou neste trabalho, do equívoco acerca do código de trânsito utilizado para embasarem os pareceres do julgamento, pois foi utilizado o antigo Código de Trânsito, de 1966, e não o atual CBT, de 1997, na análise do julgamento das ADIn's referidas neste trabalho. Assim, antes de entender como ilegal o serviço realizado, o mototáxi urgiu ter uma inclusão doutrinária jurídica, pois ele é visto como uma extensão empírica do direito ao trabalho referido na Constituição Federal do Brasil, de 1988.

Não se debateu neste artigo sobre a Lei n.º 12.436, de 06 de julho de 2011, que proíbe o estímulo de práticas de aumento de velocidade por motociclistas profissionais, nem sobre a Lei n.º 12.997, de 18 de junho de 2014, que considera perigosa a atividade de trabalhador em motocicleta, por considerar-se que ambas as legislações aplicam-se a situações em que estão envoltas a relação de trabalho formal, por meio de carteira assinada ou contrato de trabalho. Os trabalhadores mototaxistas realizam trabalho autônomo, similarmente aos taxistas (TIMOTÉO, 2013). Mas, considerando a possibilidade do surgimento de novas perspectivas de configuração do trabalho, estas duas leis federais deverão ser observadas nas análises jurídicas que venham a ser produzidas.

Por fim, há de notar-se que foi promulgado a Emenda Constitucional n.º 90, de 15 de setembro de 2015, que introduziu o transporte como direito social, elencando-o no rol do art. 6º da

Constituição Federal do Brasil. A mobilidade urbana diz respeito a aspectos da cidadania e dignidade, sendo exigível a efetivação de políticas públicas que venham promover meios adequados para garantir o direito à locomoção por meio de veículos de transportes urbanos seguros.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, E. G. de. **A mobilidade urbano nos enredos do serviço de mototáxi em Ituiutaba-MG**. 2010. 130 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

MIZIARA, I. D.; MIZIARA, C. S. M. G.; ROCHA, L. E. Acidentes de motocicletas e sua relação com o trabalho: revisão da literatura. *Saúde, Ética & Justiça*, São Paulo, v. 19, n. 2, p. 52-59, 2014.

BERNEGOZZI JUNIOR, W.A. Mandado de injunção para regulamentação dos moto-táxis. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 3, n. 32, jun. 1999. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/pecas/texto.asp?id=163>>. Acesso em: 13 jul. 2009.

BORGES, R. C. N. Análise da competência municipal para a regulação dos serviços de moto-táxi. **Cadernos ASLEGIS**, Brasília, n. 37, p. 88-110, maio de 2009.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988, atualizada até a emenda constitucional de revisão n.º 06 de 07 de junho de 1994 e até a emenda constitucional n.º 90 de 15 de setembro de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 28 set. 2015.

_____. **Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.** Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987compilada.htm>. Acesso em: 28 mar. 2010.

_____. **Lei n.º 9.053, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L9503.htm>>. Acesso em: 28 mar. 2010.

_____. **Lei n.º 12.009, de 29 de julho de 2009.** 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 o uso de motocicleta, altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L12009.htm>>. Acesso em: 28 mar. 2010.

_____. **Lei n.º 12.436, de 6 de julho de 2011.** Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112436.htm>. Acesso em 25 mar. 2016.

_____. **Lei n.º 12.997, de 18 de junho de 2014.** Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112997.htm>. Acesso em 25 mar. 2016.

_____. **Emenda Constitucional n.º 90, de 15 de setembro de 2015.**

Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm>. Acesso em: 20 set. 2015.

COELHO, M. S. **Nova onda no transporte urbano: mototáxi**. João Pessoa: UVA, 1997.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução n.º 231, de 15 de março de 2007. Estabelece o sistema de placas de identificação de veículos. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 55, p. 30-32, 21 mar. 2007.

_____. Resolução n.º 350, de 14 de junho de 2010. Institui curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 115, p. 88-90, 18 jun. 2010a.

_____. Resolução n.º 356, de 02 de agosto de 2010. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 148, p. 59-61, 04, ago. 2010b.

_____. Resolução n.º 410, de 02 de agosto de 2012. Regulamenta os cursos especializados obrigatórios destinados a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 150, p. 46-47, 03 ago. 2012.

FAHEL, M. J. C. Serviço de mototáxi: postura do Ministério Público. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, n. 1528, 7 set. 2007. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=10386>>. Acesso em: 13 jul. 2009.

LANDEIRO, M. L. Formas identitárias e cultura do trabalho no serviço de mototáxi em Goiânia. In: V Congresso de Pesquisa, Ensino e Extensão, 2008, Goiânia. **Anais ...**, Goiânia, 2008. p. 01-15.

LORENZETTI, M. S. B. **A regulação do serviço de mototáxi**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2003. (Nota técnica).

LUNA, J. P. et al. Precarização e degradação dos direitos trabalhistas: uma análise do serviço de moto-táxi em Campina Grande. XI Encontro Latino Americano de Iniciação Científica e VII Encontro Latino Americano de Pós-Graduação – Universidade do Vale do Paraíba, 2008, Paraíba. **Anais...**, Paraíba, 2008. p. 2527-2529.

MACHADO, E. P.; OLIVEIRA, M. A. R. O jogo de esconde-esconde: trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 24, n. 70, p. 91-106, jun. 2009.

MARTINS, H. T.; COSTA, G. B. da. Mototáxi: Ocupação ou profissão? Um estudo comparativo do transporte alternativo urbano de Montes Claros (MG) e Porto Velho (RO). In: XIV Congresso Brasileiro de Sociologia, 2009, Rio de Janeiro. **Anais...**, Rio de Janeiro, 2009, p. 01-20.

NUNES, J. H. Dilemas de identidade em ocupações subalternas: o

serviço de mototáxi. In: VI Congreso da Asociación Lationoamericana de Sociología, 2010, Ciudad de México. **Anais ...**, Ciudad de México, 2010. p. 10-43.

PEIXOTO, C. de F. Regularizar mototáxi é um grave erro. **Revista Ônibus**, Rio de Janeiro, ano X, n. 56, p. 08, out.-nov. 2009.

PEPEU, S. R. F. O advento das mototáxis. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 3, n. 27, dez. 1998. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=500>>. Acesso em: 13 jul. 2009.

RAMOS, M. J.; VERDI, L. A. R. Estudo do comportamento do usuário no transporte coletivo urbano em Olímpia-SP. **Revista da Associação Nacional de Transportes**, São Paulo, p. 01-10, 2003.

RANGEL, R. T. **Mototaxistas: a luta pelo direito ao trabalho**. Macapá: Autor, 2006.

TIMÓTEO, A. G. V. A luta diária dos mototaxistas em Campina Grande-PB. **Illuminuras**, Porto Alegre, v. 14, n. 33, p. 184-195, jul./dez. 2013.

VIOLATO, R. R.; WAISMAN, J. O moto-táxi como modo de transporte urbano de passageiros. In: Panamerican Conference On Traffic And Transportation Engineering., Albany, NY, 2004. **Conference Papers**. Albany, NY: Rensselaer Polytechnic Institute, 2004. 1 p. 1-9.

Como citar: AMORAS, Fernando Castro. SIMÕES, Helena Cristina

Guimarães Queiroz. Discussão normativa do serviço de mototáxi. **Revista do Direito Público**, Londrina, v. 11, n. 2, p.139-164, ago. 2016. DOI: 10.5433/1980-511X.2016v11n2p139. ISSN: 1980-511X.

Submetido em 11/02/2015

Aprovado em 30/03/2016