

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.302, DE 2002

(Apensos os Projetos de Lei 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)

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.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado AFFONSO CAMARGO

I - RELATÓRIO

Para análise desta Comissão comparecem o Projeto de Lei de nº 6.303/02, oriundo do Senado Federal, e seus apensos, os Projetos de Lei de 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. Tratam-se de iniciativas que, em síntese, procuram estabelecer regras para a prestação de serviço de transporte de passageiros e de mercadorias em veículo de duas ou três rodas.

Inicialmente, a matéria foi distribuída à Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público – CTASP, que decidiu pelo oferecimento de um substitutivo, sobre o qual este Plenário deve igualmente se pronunciar, nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Na seqüência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC – também deverá manifestar-se sobre os projetos.



E098CD6A12

Esgotado o prazo regimental, foi apresentada, nesta Comissão, uma emenda às proposições em análise, de autoria do Deputado Mauro Lopes.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposta que ora analisamos já recebeu, nesta Comissão, parecer elaborado pelo ilustre Deputado Wellington Roberto, o qual não chegou a ser apreciado. Concordamos com boa parte do que foi manifestado pelo então relator, especialmente no que se refere à necessidade de estabelecer regras básicas de segurança para os serviços de moto-táxi e moto-frete, de forma a garantir a integridade física e a preservação da vida dos condutores e usuários desses serviços. Assim sendo, adotaremos como nosso os seguintes trechos do voto:

“A prestação de serviço de transporte de bens ou passageiros em motocicleta já é fato na maioria das cidades brasileiras, em que pesem dissensões acerca de sua legalidade. Como já registrado no parecer proferido pelo Deputado Tarcísio Zimmermann, na Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, nem mesmo pronunciamento contrário do Supremo Tribunal Federal à constitucionalidade de lei estadual que instituía o serviço de transporte remunerado de passageiros por motocicleta foi capaz de deflagrar alguma mudança significativa nesse quadro.

Atualmente, estima-se que passem de um milhão os condutores que atuam no transporte de natureza comercial por motocicleta. O fenômeno da expansão vertiginosa desse serviço, nos últimos anos, embora possa ser explicado por uma série de razões colaterais, deveu-se, principalmente, ao anseio dos usuários por



um aumento da oferta de mobilidade no ambiente urbano, expectativa que os chamados motoboys e mototaxistas vieram preencher mediante o uso de um veículo de baixo custo e grande agilidade.

Diante do manifesto interesse do mercado consumidor, não pode o legislador federal fechar os olhos a essa nova modalidade de transporte remunerado. Conquanto não se discuta a competência municipal para autorizar, regular e fiscalizar tal atividade, por se tratar de serviço de interesse local, é no plano do Congresso Nacional que medidas e exigências relacionadas à segurança do veículo e à capacitação do condutor devem emergir, conforme acentua o art. 22, XI, da Constituição da República.

O papel deste Parlamento é tanto mais importante porque os dados estatísticos vêm apontando para um aumento extraordinário do número de acidentes que envolvem motocicletas, grande parte delas conduzida por motoboys e mototaxistas.”

Assim como o relator anterior, nosso trabalho consistiu na realização de uma análise global das propostas e do substitutivo apresentado na Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, bem como da emenda recebida nesta Comissão.

Além das exigências relacionadas à segurança e à higiene referidas no parecer anterior, que consideramos como avanços em relação ao substitutivo da Comissão de Trabalho Administração e Serviço Público, também entendemos que seria descabido incluir no Código de Trânsito a exigência de que o Poder Público faça estudo com vistas a avaliar o impacto da inserção dos serviços por motocicleta no sistema convencional de transporte, por se tratar de típico comando regulatório.

Do mesmo modo, no que se refere à diferenciação dos limites de velocidade, concordamos com o seguinte:

“Não vemos com bons olhos a determinação de limites de velocidade diferenciados para alguns veículos apenas porque prestam serviço de transporte



remunerado, sejam eles motocicletas, automóveis, ônibus ou caminhões. O admissível, como faz o CTB em relação às rodovias, em seu art. 61, é fixar velocidades máximas de trânsito cabíveis para tipos diversos de veículo, em razão de sua configuração e tecnologia, não em função da atividade que exercem.

Ademais, lembramos que a segurança tende a diminuir sempre que compartilham a via veículos operando em velocidades distintas, circunstância que exige maior atenção dos condutores, especialmente em relação às frenagens, acelerações e mudanças de faixa de rolamento.”

Após reuniões com as entidades representativas do setor profissional, bem como a partir da análise das cidades onde os serviços já foram regulamentados, firmamos convicção sobre as exigências mínimas de segurança que devem constar em legislação federal sobre o tema, especialmente no Código de Trânsito e quanto à especificação da responsabilidade solidária das empresas ou pessoas físicas que contratem os serviços de forma não eventual.

Adicionalmente, entendemos ser necessária a retirada de dispositivos tipicamente relacionados à regulação do serviço de transporte, como a pintura e as inscrições obrigatórias no veículo, tema que deve ser tratado pelo poder público competente para autorizar, permitir ou conceder essas atividades.

Quanto à identificação e instalação de dispositivo refletivo nos capacetes, bem como das características dos baús de carga das motocicletas, julgamos que tais referências são desnecessárias, visto que os temas encontram-se adequadamente regulamentados pelas Resoluções do CONTRAN de n^{os} 203/2006 e 219/2007.

Por fim, quanto à emenda apresentada, como seu mote principal é a retirada de qualquer referência aos serviços de moto-táxi, entendemos que deva ser rejeitada, em razão da importância de se estabelecer regras gerais para garantir a segurança desses serviços.



Lembramos, ainda, que nossa proposta visa a fixar parâmetros gerais, aplicáveis e necessários para a implantação do serviço em qualquer município brasileiro, devendo as peculiaridades serem tratadas nos regulamentos municipais ou, em caso, de regiões metropolitanas, nos regulamentos estaduais.

Por todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela **APROVAÇÃO**, quanto ao mérito, dos Projetos de Lei nos 6.302/02, 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, 2.384/03 e do substitutivo apresentado pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, na forma do substitutivo anexo, e pela **REJEIÇÃO** da emenda nº 1/07.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado AFFONSO CAMARGO
Relator



E098CD6A12

ArquivoTempV.doc



E098CD6A12

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.302, DE 2002, E APENSOS

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e estabelece regras gerais para a regulação dos serviços de transporte remunerado de passageiros e mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-táxi e moto-frete.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre as regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de passageiros e mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-táxi e moto-frete – e estabelece regras gerais para a regulação desses serviços.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo XIII-A:

“CAPÍTULO XIII-A

DA CONDUÇÃO DE MOTO-TÁXI E MOTO-FRETE

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de passageiros – moto-táxi –



somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;

II – instalação de protetor de motor (mata-cachorro), fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do CONTRAN;

III – instalação de aparador de linha (antena corta-pipas), nos termos de regulamentação do CONTRAN;

IV – instalação de protetor de escapamento, destinado à proteção do passageiro contra queimaduras;

V – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Art. 139-B. O condutor de veículo destinado ao transporte remunerado de passageiros deve satisfazer os seguintes requisitos:

I – ser habilitado na categoria A, no mínimo, há um ano;

II – não ter cometido, nos últimos doze meses, nenhuma infração gravíssima ou ser reincidente em infrações graves;

III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

IV – estar vestido com colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de dispositivos retrorefletivos e alças laterais para apoio do passageiro, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

Parágrafo único. O condutor também será responsável pelo fornecimento de capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial, devendo transportar apenas um passageiro por vez.



Art. 139-C. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;

II – instalação de protetor de motor (mata-cachorro), fixado no chassis do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do CONTRAN;

III – instalação de aparador de linha (antena corta-pipas), nos termos de regulamentação do CONTRAN;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do CONTRAN.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

Art. 139-D. O condutor de veículo destinado ao transporte remunerado de mercadorias deve satisfazer os seguintes requisitos:

I – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

II – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorefletivos, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

Art. 139-E. O disposto neste capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências



previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-táxi ou moto-frete no âmbito de suas circunscrições. (NR)”

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 230.....

.....
 XX – sem portar a autorização para condução de escolares, de moto-táxi ou de moto-frete na forma estabelecida nos arts. 136, 139-A e 139-C:

Infração – grave;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

.....(NR)”

“Art. 244.....

.....
 VIII – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-C;

IX – efetuando transporte remunerado de passageiros ou de mercadorias em desacordo com o previsto nos arts. 139-B e 139-D:

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização.

.....(NR)”

Art. 4º A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-táxi ou moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas nos arts. 139-A a 139-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.



Art. 5º Constitui infração a esta Lei:

I – empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-táxi ou moto-frete inabilitado legalmente;

II – fornecer ou admitir o uso de motocicleta ou motoneta para o transporte remunerado de passageiros ou de mercadorias, que esteja em desconformidade com as exigências legais.

Parágrafo único. Responde pelas infrações previstas neste artigo o empregador ou aquele que contrata serviço continuado de moto-táxi ou moto-frete, sujeitando-se à sanção, relativa à segurança do trabalho, prevista no art. 201 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Art. 6º Os condutores que atuam na prestação do serviço de moto-táxi ou de moto-frete, assim como os veículos empregados nessas atividades, deverão estar adequados às exigências previstas nesta Lei no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contado da regulamentação, pelo CONTRAN, dos dispositivos previstos nos arts. 139-A, 139-B, 139-C e 139-D, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

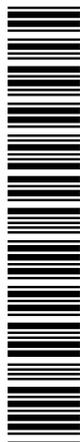
Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado AFFONSO CAMARGO
Relator



ArquivoTempV.doc



E098CD6A12