

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

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Após apresentarmos substitutivo ao Projeto de Lei nº 6.302, de 2002, e a seus apensos, foram recebidas pela Comissão, no prazo regimental, oito emendas ao substitutivo, as quais passamos a relatar e discutir.

A Emenda de nº 1, de autoria do Deputado Chico da Princesa, busca acrescentar aos dispositivos previstos no substitutivo para os veículos utilizados no serviço de moto-táxi ou para seus condutores, as seguintes medidas:

- carro lateral para transporte sentado do passageiro, dotado de cinto de segurança e encosto de cabeça;
- regulamentação do protetor de escapamento pelo CONMETRO;
- assento individual para o condutor;



BE4A753736

- equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo);
- catalisador;
- proibição de transporte de passageiro no mesmo assento do condutor;
- alteração no prazo mínimo de habilitação na categoria A de um para cinco anos;
- ampliação do prazo de não cometimento de infrações graves ou gravíssimas de 12 para 24 meses;
- uso de jaqueta e luvas homologados pelo INMETRO, além do colete de segurança já previsto;
- fornecimento ao passageiro de touca higiênica homologada pelo INMETRO.

A Emenda de nº 2, também do Deputado Chico da Princesa, propõe:

1. alterar a natureza da infração de conduzir moto-táxi, moto-frete ou veículo de transporte de escolares sem a devida autorização, de grave, como prevista no substitutivo, para gravíssima;
2. alterar a natureza da infração cometida por moto-frete ao transportar carga incompatível com suas especificações ou em desrespeito às regras estabelecidas, de média, como prevista no substitutivo, para gravíssima;
3. alterar a natureza da infração cometida por moto-táxi ao efetuar transporte remunerado de passageiros ou de



mercadorias, de média, como prevista no substitutivo , para gravíssima.

Adicionalmente, estende para os condutores de moto-táxi e moto-frete a exigência já prevista para os condutores de veículos de aluguel e escolares, no que se refere à apresentação prévia de certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.

A Emenda de nº 3, proposta pelo Deputado Carlos Zarattini, estabelece que os serviços de moto-táxi deverão obedecer aos dispositivos da chamada Lei das Concessões, além de somente poderem ser ofertados à coletividade nos municípios que não dispuserem de transporte coletivo regulamentado.

A Emenda de nº 4, cujo autor é o Deputado Mauro Lopes, busca retirar do substitutivo qualquer referência aos serviços de moto-táxi, de forma que as regras de segurança estabelecidas valham apenas para os serviços de moto-frete.

A Emenda de nº 5, de autoria do Deputado Edinho Bez, busca incluir parágrafo único ao art. 4º do substitutivo, estabelecendo que as pessoas jurídicas que autorizarem ou contratarem os serviços de moto-táxi tornam-se responsáveis por danos causados às pessoas transportadas, nos termos de dispositivos do Código Civil.

A Emenda de nº 6, também proposta pelo Deputado Edinho Bez, estabelece que a permissão para exploração dos serviços de moto-táxi deverá ser delegada mediante licitação, nos termos da legislação local específica, à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco, com observância aos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.



Adicionalmente, estabelece a exigência de que, para a implantação de serviços de moto-táxi, seja comprovada técnica e legalmente a inexistência de efeitos negativos, econômicos e financeiros, sobre o sistema de transporte público regulamentado existente.

A Emenda de nº 7, cujo autor é o Deputado Devanir Ribeiro, apresenta, em suma, as mesmas propostas já descritas na Emenda de nº1, com exceção do uso de jaqueta e luvas pelo condutor e da exigência de homologação, pelo INMETRO, da touca higiênica a ser fornecida ao passageiro. Inclui, ainda, a obrigação de apresentação da certidão criminal negativa, nos termos do art. 329 do Código de Trânsito.

Por fim, a Emenda de nº 8, ainda do Deputado Devanir Ribeiro, de forma análoga ao previsto em dispositivo da Emenda de nº 2, também estende para os condutores de moto-táxi e moto-frete a exigência de apresentação prévia de certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores.

Iniciando a discussão referente ao mérito de cada uma das emendas, destacamos o fato de que grande parte das exigências contidas nas Emendas de nºs 1 e 7 acabariam por inviabilizar, na prática, a prestação de qualquer serviço de moto-táxi no Brasil, especialmente pela obrigatoriedade de transporte dos passageiros sentados em carro lateral dotado de cinto de segurança e encosto de cabeça.

As próprias características das motocicletas e veículos similares fizeram com que o CONTRAN dispensasse o uso de cintos de segurança e encostos de cabeça nesses veículos, visto que esses equipamentos poderiam, em muitos casos, ser até danosos à integridade de seus usuários.

Também não vemos sentido lógico em exigências como a de assento individual para o condutor e a proibição de transporte de passageiro no mesmo assento, visto que a grande maioria das motocicletas nacionais possuem um assento único, com lugar para duas pessoas. Já o protetor de



escapamento, julgamos que deva ser regulamentado pelo CONTRAN, e não pelo CONMETRO.

No que se refere ao uso de catalisadores, consideramos que medidas dessa natureza devem ser tomadas para a frota como um todo, respeitadas as peculiaridades técnicas, e não apenas para os veículos integrantes do serviço de moto-táxi. Nesse sentido, cabe lembrar que, independentemente de serem utilizados nesse serviço, todos os veículos fabricados no Brasil, inclusive as motocicletas, estão sendo submetidos a regras cada vez mais rígidas de emissão de poluentes, no âmbito do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, nos termos da Resolução nº 297/2002, do CONAMA.

Quanto à exigência do tacógrafo, o que acabaria por onerar em muito o serviço, entendemos que, caso esse equipamento seja considerado necessário na localidade de prestação do serviço, poderá ser incluído pelo Poder Público concedente, não sendo conveniente sua obrigatoriedade indiscriminada por via de legislação federal.

Quanto ao prazo mínimo de habilitação dos condutores, julgamos que o período de cinco anos é, além de excessivo, incoerente com as demais exigências previstas no Código de Trânsito. Por que razão um taxista pode começar a trabalhar ainda com a permissão para dirigir e um mototaxista deveria esperar cinco anos? Por sua vez, os motoristas de ônibus podem exercer sua profissão e conduzir dezenas de vidas logo após sua habilitação na correspondente categoria...

Da mesma forma, julgamos excludente a ampliação do prazo de não cometimento de infrações graves ou gravíssimas de 12 para 24 meses, extrapolando o exigido para qualquer outra categoria profissional.

Quanto ao uso de jaqueta e luvas homologados pelo INMETRO, e da exigência de homologação pelo INMETRO da touca higiênica a ser fornecida ao passageiro, julgamos que a atual redação atende com mais



propriedade o objetivo proposto, por ser positiva quanto ao colete de segurança que é realmente necessário.

Medidas da natureza proposta chegam a ser utópicas e apartadas da real situação de nossas cidades, ignorando o fato de que a regulamentação de requisitos básicos de segurança para os veículos e para os condutores de moto-táxi, em termos condizentes com a realidade de cada localidade, pode permitir o fim da ilegalidade hoje verificada, a melhoria das condições de conforto e a redução dos índices de acidentes.

Como exemplo, temos o caso da cidade de Goiânia, onde após quatro anos de regulamentação do serviço de moto-táxi pelo Município, os índices de acidentes reduziram-se significativamente, estando muito abaixo dos padrões anteriores e dos índices do Brasil como um todo.

A Emenda de nº 3 é inócua quando estabelece que os serviços de moto-táxi deverão obedecer aos dispositivos da Lei das Concessões, e discordamos de seu mérito quanto à restrição da oferta do serviço apenas aos municípios que não dispuserem de transporte coletivo regulamentado.

É importante lembrar que, em geral, os serviços de moto-táxi atuam de forma complementar aos transportes coletivos convencionais, como ônibus e metrô, indo aonde estes normalmente não vão, ou realizando ligações esporádicas e não atendidas pelas linhas fixas estipuladas. Quanto à análise do impacto e da opção de implantação ou não do serviço, ninguém melhor do que o próprio município, conhecedor das peculiaridades locais e detentor da competência constitucional, para realizá-la.

Como já citado em nosso voto inicial, discordamos da intenção propugnada na Emenda de nº 4, que busca a retirada de qualquer referência aos serviços de moto-táxi no substitutivo. Reiteramos nosso entendimento de que tal iniciativa deva ser rejeitada, em razão da importância de se estabelecer regras gerais para garantir a segurança desses serviços.



Adicionalmente, gostaríamos de repelir veementemente a afirmação de que a regulação proposta no substitutivo possui caráter regulatório do serviço de transporte e não de legislação de trânsito, na medida em que buscamos nos restringir à fixação de parâmetros gerais dos veículos e condutores, aplicáveis e necessários para a implantação do serviço em qualquer município brasileiro, devendo as peculiaridades do serviço de transporte serem tratadas nos regulamentos do Poder concedente.

Consideramos que a Emenda de nº 5 não traz inovação significativa em relação ao dispositivo já incluído no substitutivo, além de conter sérios problemas de redação, por referir-se, sem maior precisão, ao “Capítulo IV” do Código Civil.

A Emenda de nº 6 também não traz inovação significativa na legislação referente às licitações e, quanto à exigência de comprovação técnica e legal da inexistência de efeitos negativos, econômicos e financeiros, sobre o sistema de transporte público existente, consideramos que acaba por invadir a competência do ente da federação detentor da competência executiva do transporte público urbano, o município.

Analisando, ao final, as Emendas de nºs 2 e 8, concordamos com um aumento na gradação da infração relacionada ao transporte de carga incompatível ou ao desrespeito às regras estabelecidas para o transporte remunerado de passageiros ou de mercadorias, as quais sugerimos passar de média para grave.

Também concordamos com a extensão, para os condutores de moto-táxi e moto-frete, da exigência já prevista para os condutores de veículos de aluguel e escolares, no que se refere à apresentação prévia de certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores.

Assim sendo, votamos pela **REJEIÇÃO** das Emendas de nºs 1, 3, 4, 5, 6 e 7, pela **APROVAÇÃO** das emendas de nºs 2 e 8, na forma da nova redação do substitutivo ao Projeto de Lei nº 6.302, de 2002, e seus apensos.



Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado AFFONSO CAMARGO
Relator

ArquivoTempV.doc_230



BE4A753736

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 –



BE4A753736

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 – instalação de protetor de escapamento, destinado à proteção do passageiro contra queimaduras, nos termos de regulamentação do CONTRAN;

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 deverá ser aprovado em curso especializado, nos termos da 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.....

.....
VII

Infração – média;

Penalidade – multa;

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 – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização.

.....(NR)”

“Art. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 135, 136, 139-B e 139-D, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores,



renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização. (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.



BE4A753736

Deputado AFFONSO CAMARGO
Relator

ArquivoTempV.doc_230