

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 4.961, DE 2001**

Dispõe sobre a alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece normas que complementam a habilitação dos motociclistas que executam serviços de entrega.

**Autor:** Deputado Wigberto Tartuce

**Relator:** Deputado Neuton Lima

## **I - RELATÓRIO**

Para exame desta Comissão de Viação e Transportes encontra-se o Projeto de Lei nº 4.961, de 2001, de iniciativa do Deputado Wigberto Tartuce que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer normas sobre a habilitação dos motociclistas ns atividade de serviços de entrega.

A alteração ocorre por meio do acréscimo do art. 145-A no qual constam critérios para o condutor habilitado na Categoria A poder executar os serviços de entrega: ser maior de 21 anos; estar devidamente habilitado no mínimo há dois anos; não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infração médias durante os últimos doze meses; ser aprovado em curso especializado dentro da regulamentação do CONTRAN, havendo a previsão da realização de convênio entre as entidades representativas da categoria, o SEBRAE e órgãos públicos visando cursos de primeiros-socorros, manutenção de motos, legislação de trânsito e atendimento ao cliente.

Após a aprovação no curso previsto, a proposta determina o fornecimento, pelo órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do

Distrito Federal, de um número de de matrícula para a execução dos serviços de entrega, a ser colocado de forma visível num colete que o motociclista deverá usar no exercício da atividade.

Prevê o PL, responsabilidade solidária entre o empregador, a empresa contratante dos serviços de entrega e o condutor para o ressarcimento do danos causados pelo motociclista e o pagamento de multas de trânsito decorrentes do exercício da atividade.

Estipula, ademais, o projeto que o serviço remunerado de entrega com a utilização de motocicleta poderá ser prestado por profissional autônomo, de forma isolada ou em conjunto, por meio de cooperativas e em motocicletas com motor de potência máxima equivalente à 125cc dotadas de bagageiros adequados.

Por fim, a proposta prevê o prazo de sessenta dias para a entrada em vigor da lei, a partir da data de sua publicação.

O autor justifica a medida apresentada como mecanismo legal de suporte à atividade cada vez crescente da utilização de motociclistas nas áreas urbanas para entregas de pequenas mercadorias, como também na prestação de serviços.

Frente à constatação do aumento do número de acidentes envolvendo esse tipo de veículo devido à prática de direção veloz, o Parlamentar defende parâmetros limitadores ao condutor com o objetivo de assegurar um trânsito mais seguro.

No prazo regimental, não foram entregues emendas ao projeto.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Registra-se o aumento da frota de motocicletas nas áreas urbanas das grandes cidades brasileiras que carregam atrás de si a elevação do número de acidentes. De acordo com dados divulgados no Jornal Folha de São Paulo, em 13 de junho de 2001, de 1996 até o fim de 2000, o número de acidentes envolvendo motos na cidade de São Paulo cresceu 75%. No ano 2000 foram registrados 14.2000 acidentes com motocicletas.

Em 1995, a frota de motocicletas na capital paulista contava com 168 mil veículos devendo alcançar a cifra de 4000 mil até o fim de 2001. Considerando este prazo, a estimativa para o crescimento da frota e a tendência presente de sinistros, a expectativa da Associação Brasileira de Motociclistas – ABRAM – é de ocorrência de uma morte de motociclista por dia.

Pesquisa realizada pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – de São Paulo, demonstrou que 31,5% dos motociclistas em serviço de entrega percorrem de 150 Km a 200 Km por dia. Pressionados de um lado pelas exigências do empregador e do cliente e, de outro lado, pelo ganho com produtividade, os motociclistas, muitos dos quais despreparados, lideram o *ranking* da imprevidência com manobras ousadas e ultrapassagens perigosas, colocando em risco a vida dos pedestres e a própria.

Na tentativa de modificar o quadro constatado, o Deputado Wigberto Tartuce apresentou o PL nº 4.961/01 estabelecendo, para os motociclistas em serviço de entrega, critérios específicos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, o exercício da atividade e o tipo de veículo a ser utilizado na prestação do serviço.

Como a proposta altera a Lei nº 9.503/97, de criação do Código de Trânsito Brasileiro a análise de mérito da mesma mostra que vários dispositivos devem ser modificados por tratarem de matéria constante em outro artigo do Código, a exemplo do inciso IV do art. 145-A ou retirados por disciplinarem o exercício da atividade, não se adequando, portanto, ao disciplinamento de trânsito. Situam-se nesse contexto os parágrafos 1º, 2º e 4º do art. 145-A.

O art. 147 do Código discrimina os exames para todos os candidatos à obtenção da CNH, entre os quais constam: escrito, sobre legislação

de trânsito e de noção de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN. Também o § 1º do art. 148 obriga o curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente.

Ainda, de acordo com o art. 156, caberá ao CONTRAN regulamentar o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores, competência de todo imprópria ao SEBRAE, empresa privada dedicada aos pequenos e médios negócios, citada no inciso IV do art. 145-A proposto.

Por sua vez, a Resolução nº 74, de 19 de novembro de 1998, que “Regulamenta o credenciamento do serviços de formação e processo de habilitação de condutores de veículos” traz no art. 12 do CAPÍTULO IV – DA APRENDIZAGEM – as matérias a serem ministradas no Centro de Formação de Condutores – CFC, entre as quais sublinhamos:

- . teórico – técnico: sobre legislação de trânsito e normas baixadas pelo CONTRAN;

- . direção defensiva;

- . proteção ao meio ambiente;

- . prática de direção veicular;

- . noções de cidadania e segurança no trânsito;

- . relações públicas e humanas;

- . noções de mecânica e manutenção veicular;

Determina ainda o artigo no seu § 1º que a prática veicular deverá desenvolver, entre outras, as habilidades de:

- . funcionamento do veículo e uso dos seus equipamentos e acessórios;

- . direção defensiva - os cuidados em situações imprevistas ou de emergência;

- . prática de direção veicular em situação de risco e em campo de treinamento específico em veículo de duas rodas.

Assim, o inciso IV do art. 145-A mostra-se sem sentido, por alinhar cursos para os candidatos à motociclista de pequenas cargas previstas de antemão no Código e em uma de suas normas regulamentadoras.

Os parágrafos 1º e 2º do art. 145-A estabelecem uma obrigação de controle da prestação do serviço de entrega em motocicletas para os órgãos ou entidades executivos de trânsito, de todo alheia às atribuições dos mesmos.

O parágrafo 4º do mesmo artigo, ao classificar os profissionais para a prestação do serviço de entrega em motocicleta trata de matéria trabalhista, sendo impróprio ao texto de uma lei de trânsito.

Por sua vez, o parágrafo 5º do artigo em pauta delimita o tipo de motocicleta a ser utilizado para a atividade de entrega, definição incompatível com o Código.

Quanto ao parágrafo 3º do artigo em foco, vislumbramos que a exemplo do que o Código prevê para o transporte de carga de grande porte, que envolve valores mais elevados, o Parlamentar quis estatuir a responsabilidade solidária dos custos com danos e pagamentos de multa entre o empregador, o cliente e o motociclista, no que pensamos haver excesso, pela distinção de características entre os serviços. O valor dos bens transportados pelos motociclistas, os percursos de distâncias bem menores e os honorários dos condutores também inferiores aos dos motoristas de caminhão não justificam a mesma posição. Dependendo da relação empregatícia, cabe ao empregador arcar com os prejuízos inerentes à atividade.

Desse modo, somos pela aprovação do PL nº 4.961, de 2001, na forma do substituto em anexo.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2001.

Deputado NEUTON LIMA  
Relator

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.961, DE 2001

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a habilitação de motociclista em serviços de entrega.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, por meio de acréscimo do art.145-A, para dispor sobre a habilitação de motociclista que executa serviços de entrega.

Art. 2º Fica acrescido à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o seguinte art. 145-A:

***“Art. 145-A. Para habilitar-se a conduzir motocicletas em serviços de entrega, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:***

*I – ser maior de 21 anos;*

*II – estar habilitado no mínimo há dois anos na Categoria A;*

*III – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;*

*IV – ser aprovado em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.*

*Parágrafo único. Caberá ao empregador o ressarcimento pelos danos causados pelos motociclistas,*

*bem como pelo pagamento de multas de trânsito, decorrentes do efetivo exercício da atividades.”*

Art. 3º Esta lei entrará em vigor após decorridos sessenta dias da data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2001.

Deputado NEUTON LIMA  
Relator