

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.302, DE 2002

(APENSOS OS PROJETOS DE LEI Nº 4.731/98, Nº 2.370/00, Nº 3.044/00, Nº 4.226/01, Nº 4.385/01, Nº 4.416/01, Nº 5.088/01, Nº 6.887/02, Nº 408/03, Nº 1.613/03, Nº 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 **Wellington Roberto**

I - RELATÓRIO

Vêm a esta Comissão os Projetos de Lei nº 4.731/98, nº 2.370/00, nº 3.044/00, nº 4.226/01, nº 4.385/01, nº 4.416/01, nº 5.088/01, nº 6.303/02, nº 6.887/02, nº 408/03, nº 1.613/03 e nº 2.384/03. São iniciativas que, em síntese, procuram estabelecer regramentos 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, que decidiu pelo oferecimento de um substitutivo, sobre o qual este Plenário deve, igualmente, se pronunciar.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas às proposições.

É o relatório.

2F55F6F257
2F55F6F257

II - VOTO DO RELATOR

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, parece de todo conveniente que cheguemos ao final desse processo legislativo com uma proposta coerente para as atividades em questão.

Para alcançar esse fim, não faremos aqui uma análise de cada uma das iniciativas apresentadas. Felizmente, as discussões e os trabalhos técnicos prévios desenvolvidos no âmbito desta Casa já lograram atingir um substitutivo bastante satisfatório na Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público.

Neste presente contexto, portanto, nossa tarefa é apenas tentar contribuir para que a redação do substitutivo ganhe ainda mais consistência, facilitando a aplicação, a fiscalização e a observância da lei.

Tendo em vista esse objetivo, procuramos salientar determinadas exigências relacionadas à segurança, à higiene e à identificação do serviço, as quais, sob nosso julgamento, foram contempladas de forma insuficiente na proposta originária da CTASP.

De outra parte, duas supressões nos parecem necessárias.

Primeiro, a do parágrafo primeiro do art. 135, contido no artigo segundo da proposta. Exigir que o poder público faça estudo com vistas a avaliar o impacto da inserção dos serviços por motocicleta no sistema convencional de transporte é típico comando regulatório, cuja introdução no Código de Trânsito Brasileiro é descabida

Segundo, a dos incisos um e dois do parágrafo segundo do mesmo art. 135. 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.

Sendo o que tínhamos a dizer, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.302/02 e seus apensos, Projetos de Lei nº 4.731/98, nº 2.370/00, nº 3.044/00, nº 4.226/01, nº 4.385/01, nº 4.416/01, nº 5.088/01, nº 6.887/02, nº 408/03, nº 1.613/03 e nº 2.384/03, na forma do substitutivo proposto pela CTASP, alterado pelas emendas anexas.

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado WELLINGTON ROBERTO
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDAS AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO AO PROJETO DE LEI Nº 6.302, DE 2002, E APENSOS

EMENDA Nº 1

Dê-se ao art. 135 do Código de Trânsito Brasileiro, modificado pelo art. 2º do substitutivo, a seguinte redação:

“Art. 135. Os veículos de aluguel destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, inclusive os previstos no Art.145-A desta Lei, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público.

Parágrafo único. Os veículos de aluguel previstos no art. 145-A deverão possuir equipamento registrador inalterável de velocidade e tempo. (NR)”

EMENDA Nº 2

Dê-se ao § 1º do art. 145-A, acrescido ao Código de Trânsito Brasileiro pelo substitutivo, a seguinte redação:

“§ 1º. O veículo, a vestimenta e o capacete do condutor

deverão estar ostensivamente identificados por caracteres, símbolos ou cores que representem o tipo de serviço de que trata este artigo, assim como pelo número da licença ou autorização concedida pelo poder público.”

EMENDA Nº 3

Dê-se ao § 3º do art. 145-A, acrescido ao Código de Trânsito Brasileiro pelo substitutivo, a seguinte redação, passando o texto do atual § 3º a constituir o § 4º do substitutivo:

“§ 3º Na prestação do serviço e nos termos dos padrões estabelecidos pelo CONTRAN, exigir-se-ão do condutor:

I - o fornecimento de touca higiênica descartável com proteção facial ao passageiro;

II - o uso de colete de segurança dotado de alças laterais e fitas refletivas;

III – a utilização de capacete envernizado, dotado de faixa refletiva e assinalado com seu grupo sanguíneo e seu fator RH.”

EMENDA Nº 4

Dê-se ao § 1º do art. 145-B, acrescido ao Código de Trânsito Brasileiro pelo substitutivo, a seguinte redação:

“§ 1º. O veículo, a vestimenta e o capacete do condutor deverão estar ostensivamente identificados por caracteres, símbolos ou cores que representem o tipo de serviço de que trata este artigo, assim como pelo número da licença ou autorização concedida pelo poder público.”

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado Wellington Roberto
Relator

2005_16135_Wellington Roberto_065

2F55F6F257
2F55F6F257