

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.303, DE 2002

(APENSOS OS PROJETOS DE LEI Nº 4.731/98, Nº 2.370/00, Nº 3.044/00, 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 4.385/01, 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.

Inicialmente, ainda no ano de 2005, produzimos o seguinte 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, 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 dos Projetos de Lei nº 4.731/98, nº 2.370/00, nº 3.044/00, 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, na forma do substitutivo proposto pela CTASP, alterado pelas emendas anexas.”

Após maiores reflexões, decidimos alterar nosso voto, nos termos que passaremos a apresentar a seguir.

VOTO DO RELATOR

Este voto é fruto de conversas que mantivemos com representantes do setor profissional em questão e integrantes do Governo Federal, após a divulgação de nosso parecer inicial a respeito do assunto.

Muito embora tenha havido concordância dos interessados com relação à quase totalidade do texto proposto, alguns ajustes se mostraram convenientes e, uma vez realizados, poderão tornar mais tranqüila a votação da matéria nesta Comissão de Viação e Transportes.

Por essa razão, apresentamos o substitutivo anexo, no qual destacamos a redução do prazo de habilitação para exercício da atividade, de três para um ano, a inclusão de outros equipamentos obrigatórios e a referência ao transporte de impressos, como competência dos prestadores de serviço remunerado de transporte de bens (moto-frete).

Reiteramos, assim, nosso voto pela aprovação dos Projetos de Lei nº 6.302/02, nº 4.731/98, nº 2.370/00, nº 3.044/00, 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 e do substitutivo apresentado pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 26 de abril de 2006.

Deputado Wellington Roberto
Relator

2005_16135_Wellington Roberto.065

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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

Altera o Código de Trânsito Brasileiro - Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com o intuito de estabelecer requisitos para o transporte remunerado de impressos ou bens e de passageiro em veículo automotor de duas ou três rodas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a finalidade de estabelecer condições para o transporte de passageiro e para o transporte de impressos ou bens, em veículos automotores de duas ou três rodas.

Art. 2º O art. 107 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, inclusive os mencionados no art. 145-A desta Lei, 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.” (NR)

Art. 3º O art. 135 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com 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.

§ 1º As outorgas para a realização do transporte remunerado de passageiros por veículos de duas ou três rodas serão instruídas por estudo específico de viabilidade econômica, com o qual apurar-se-á a oferta desejável do serviço, levando-se em consideração a demanda projetada e a sustentabilidade das modalidades já existentes de transporte individual ou coletivo de passageiros.

§ 2º No processo de elaboração do estudo específico de viabilidade econômica, será ouvido conselho consultivo municipal de trânsito ou transportes ou, na falta deste, a população diretamente interessada, por meio de audiência pública.

§ 3º O estudo específico de viabilidade econômica é documento público, ao qual terão acesso todos os interessados.

§ 4º No caso dos veículos de duas ou três rodas destinados ao transporte remunerado de passageiros ou bens, o registro, o licenciamento e o emplacamento de característica comercial dependerão da apresentação de licença para prestação do serviço, emitida pelo poder público. (NR)”

Art. 3º A Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos 145-A e 145-B:

“Art. 145-A. A autorização para realizar transporte remunerado de passageiro em veículo automotor de duas ou três rodas – moto-táxi –, ou sua renovação, somente será concedida ao condutor:

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

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

III – que, nos últimos doze meses, não houver cometido nenhuma infração gravíssima ou reincidido em infração grave ou média, de acordo com dados do RENACH;

IV – que apresentar contrato válido de seguro contra riscos, danos e acidentes, em favor do usuário e de terceiros, e cujo valor da apólice seja igual ou superior ao mínimo arbitrado pelo poder público.

§ 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 autorização concedida pelo poder público.

§ 2º Na realização do transporte, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN, exigir-se-á do condutor:

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

II - o uso de colete de segurança dotado de alças laterais, às quais o passageiro possa amparar-se, e faixas refletivas;

III – a utilização de capacete:

a) assinalado com seu nome, seu grupo sanguíneo e seu fator RH;

b) dotado de faixa refletiva;

IV – o uso de motocicleta equipada com:

a) protetor de motor (mata-cachorro), fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento;

b) aparador de linha (antena corta-pipas);

c) registrador inalterável de velocidade e tempo.

§ 3º É vedado o transporte remunerado de mais de um passageiro em veículo automotor de duas ou três rodas.

§ 4º Todos os veículos destinados ao serviço de moto-táxi deverão ser submetidos a vistoria anual do órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, sendo obrigatório o porte do termo de aprovação, caso concedido após a realização da referida vistoria.

§ 5º O disposto neste artigo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para a atividade de moto-táxi.”

.....

“Art. 145-B. A licença para realizar transporte remunerado de impressos ou bens em veículo automotor de duas ou três rodas – moto-frete – somente será concedida ao condutor:

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

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

III – que, nos últimos doze meses, não tenha atingido a contagem de vinte pontos, conforme graduação prevista no art. 259 desta Lei, e de acordo com dados do RENACH.

§ 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 expedida pelo poder público.

§ 2º Na realização do transporte, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN, exigir-se-á do condutor:

I - a utilização de capacete:

a) assinalado com seu nome, seu grupo sanguíneo e seu fator RH;

b) dotado de faixa refletiva;

II - o uso de colete de segurança dotado de alças laterais pelas quais o condutor possa ser removido em caso de acidente, e faixas refletivas;

III – o uso de motocicleta equipada com:

a) protetor de motor (mata-cachorro), fixado no chassis do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento;

b) aparador de linha (antena corta-pipas);

c) baú, com exposição de mídia, através de luminoso na tampa traseira, atendidas as dimensões máximas fixadas pelo CONTRAN.

§ 3º Todos os veículos destinados ao serviço de moto-frete deverão ser submetidos a vistoria anual do órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, sendo obrigatório o porte do termo de aprovação, caso concedido após a realização da referida vistoria.

§ 4º O disposto neste artigo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para a atividade de moto-frete.

§ 5º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões de água mineral em veículos automotores de duas ou três rodas, exceto se com o auxílio de side-car.”

Art. 4º O inciso XX do art. 230 e o inciso VIII do art. 244 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 230.....

.....

XX – sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136, a autorização para o transporte remunerado de passageiros em veículo de duas ou três rodas ou a licença para o transporte remunerado de impressos ou bens em veículos de duas ou três rodas.

Infração - grave;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

.....(NR)”

“Art. 244.....

.....

VIII – transportando galões de água mineral, combustíveis, produtos inflamáveis, tóxicos, ou carga incompatível com suas especificações, exceto se com o auxílio de side-car:

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização.

.....(NR)”

Art. 5º O art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, passando o atual parágrafo único a constituir § 1º:

“Art. 231.....

.....

§ 2º Não constitui infração prevista no inciso VIII deste artigo o transporte de passageiro em veículo destinado ao serviço de moto-frete, desde que seja familiar do condutor, cadastrado junto ao poder público responsável pela emissão da licença. (NR)”

Art. 6º 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. 145-A e 145-B da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 7. 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 veículo automotor de duas ou três rodas, para o transporte remunerado de passageiros ou de impressos ou bens, 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 n 5.452, de 1943 – Consolidação das Leis Trabalhistas.

Art. 8º 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 trezentos e sessenta e cinco dias, contado da regulamentação, pelo CONTRAN, dos arts. 145-A, II e § 2º, e 145-B, II e § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado Wellington Roberto
Relator

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado Wellington Roberto
Relator