

## **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 profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy” com uso de motocicleta.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado AFFONSO CAMARGO

Vistas: Deputado MAURO LOPES

### **VOTO EM SEPARADO**

O projeto de lei em epígrafe e os seus apensos pretendem alterar o Código de Trânsito Brasileiro visando estabelecer requisitos legais para utilização de motocicletas no transporte de mercadorias e no transporte de passageiros.

Nesta comissão, o projeto de lei recebeu parecer favorável do ilustre relator, Deputado Affonso Camargo, mediante um substitutivo.

Mesmo assim, entendemos que a aludida proposta legislativa deva ser melhor analisada, principalmente ao tratar de duas modalidades de serviço bem distintas uma da outra e com peculiaridades que devem atender a princípios e dispositivos legais tanto do Código de Trânsito Brasileiro, como de outras legislações afetas ao caso.

Com relação ao transporte remunerado de mercadorias em motocicletas, popularmente conhecido como moto-frete, entendemos que por se tratar de um transporte privado e largamente utilizado pela coletividade em todas as cidades brasileiras, não há qualquer objeção aos dispositivos que tratam desta modalidade inclusos no substitutivo apresentado pelo ilustre relator.

Contudo, em relação ao mototáxi, ou seja, transporte remunerado de passageiros, entendemos que o assunto deva ser analisado sob o prisma de serviço público, o qual deve atender uma série de exigências legais para que possa ser ofertado à coletividade de usuários.

Vale lembrar que a prestação do serviço público a população, seja saúde, educação ou transporte é dever do Poder Público.

Devido a importância dos serviços públicos à disposição da sociedade, a Constituição Federal estabeleceu requisitos para delegar a responsabilidade de sua prestação à coletividade ao particular, seja pessoa física ou jurídica, cabendo ao Poder Público (União, Estados, Municípios, Distrito Federal) realizar a devida fiscalização dos serviços.

Sob este entendimento, os serviços de transporte público, seja por ônibus, trens, metrô ou táxi são ofertados a população mediante uma série de exigências, como licitação pública, instrumentos de delegação, direitos dos usuários, fiscalização eficaz e principalmente, a obrigatoriedade de ofertar um serviço adequado, conforme disposto no Artigo 6º da Lei nº 8.987/95 :

*“Art. 6º – Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.*

*§ 1º – Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”*

A exigência constante na citada norma, significa que o serviço ofertado a população deve ser prestado de forma contínua e regular, mediante equipamento moderno com toda a segurança necessária visando garantir a integridade física do passageiro transportado e com tarifa condizente com a capacidade financeira do usuário., ou seja, caso não seja possível cumprir tal exigência o serviço não deve ser ofertado ao interessado

Além disso, o Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu no Artigo 107 que os veículos de aluguel, sejam individuais ou coletivos, devem atender os requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder público.

Assim, se pretende criar um serviço público de transporte individual, deve-se identificar se o futuro serviço a ser ofertado à população atende as exigências estabelecidas na Lei nº 8.987/95, na qualidade de serviço público a ser prestado à população por particular, e no Código de Trânsito Brasileiro, em relação estar apto a transitar pelas vias.

Pesquisas demonstram que nas cidades que permitiram o serviço de moto-táxi, ocorreu um aumento significativo dos acidentes e mortes no trânsito. Os fatores que contribuem para esta triste realidade estão relacionados as características do veículo, o qual apresenta uma frágil estrutura, aliado à potência, bem como a inexistência de uma proteção adequada que garanta a integridade física do condutor e do passageiro.

A periculosidade deste meio de transporte, pode ser constatado nas cidades, como Fortaleza (CE) e Goiânia (GO), as quais possuem uma grande quantidade de moto-táxis. Nestas localidades apresentam índices de mortalidade de 5,3 e 13,4 mortes por grupo de 100 mil habitantes respectivamente, enquanto em outras capitais, nesta faixa demográfica, o índice não ultrapassa a 3,8 mortes, conforme informações disponibilizadas pelo DATASUS – Ministério da Saúde.

Estes dados oficiais deixam claro o lapso cometido pelo ilustre relator ao afirmar que na cidade de Goiânia (GO) os índices de acidente como moto-taxi reduziram significativamente após a regulamentação.

Recentemente, o jornal de maior circulação no Estado de Goiás “ O Popular”, edição de 25 de outubro de 2007, publicou notícia intitulada: “Mortes sobre duas rodas não param de crescer – Até julho deste ano 75 motociclistas morreram nas ruas da capital. Em 2006, foram 108 mortos e 99 em 2004. Imprudência, excesso de velocidade e desrespeito à lei são principais causa”.

A realidade no número de acidentes e mortes envolvendo moto-táxis é preocupante. Em cidades de médio porte, o número de acidentes é aterrorizador, em Jequié (BA), dados demonstram que das 3711 pessoas atendidas no hospital desde 2005, 2740 estavam relacionados com acidentes com moto-táxi. Neste ano até o momento foram registrados 1.370 acidentes com moto, média de 3,7 por dia.

Para termos uma idéia da gravidade da situação gerada na utilização de moto-táxi, Jequié possui 148 mil habitantes e registrou no primeiro semestre 386 acidentes com motocicleta a mais que Salvador, que possui 3 milhões de habitantes e não possui serviço de moto-táxi.

Estas lamentáveis constatações são reforçadas pelo o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) no Relatório “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas” onde mostra claramente que o custo com acidentes de trânsito com motocicleta com vítima é superior as demais modalidade. No citado relatório constata-se que um dos problemas da motocicleta é o seu alto índice de severidade. Se um táxi comum se envolver em um acidente, a probabilidade de seu passageiro sofrer algum trauma grave é muito pequena, ao contrário da moto, que o passageiro tem alta probabilidade de morte em caso de acidente.: ***“Dos automóveis acidentados, entre 6 e 7% eram acidentes com vítimas; já em relação às motocicletas acidentadas, este número variou entre 61 e 82%. Isto ressalta a gravidade dos acidentes com motocicletas .”***

Segundo a Associação Brasileira de Medicina de Trafego – ABRAMET, o número de acidentes envolvendo motocicletas tem aumentado consideravelmente, se a 10 anos atrás eles representavam apenas 2% das mortes totais, hoje esse índice chega a quase 20% do total.

Esta constatação da ABRAMET pode ser observada na publicação do Ministério da Saúde – “Mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil”, edição 2007, que demonstra o crescimento no número de acidentes envolvendo motocicletas, principalmente nas Regiões Centro-Oeste e Nordeste.

Outra preocupação da possível regulamentação do moto-táxi a nível nacional são os reflexos sobre o sistema de saúde pública, à medida que o número de acidentes aumentem, demandando assim, maiores recursos hospitalares.

O Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) realizou estudo quantificando o custo dos acidentes de trânsito no sistema hospitalar. Segundo a pesquisa os casos graves com internação, os quais constituem a maioria dos pacientes acidentados com motocicletas, tem um custo hospitalar médio de R\$ 92.314,00, a preços referente a Abril/2003, sem considerar o custo de reabilitação que poderá chegar em R\$ 56.000,00 nos dezoito meses após o atendimento hospitalar.

Estes dados demonstram claramente que a regulamentação do moto-táxi resultará em um impacto negativo no custo hospitalar, e principalmente no orçamento público da saúde que já encontra dificuldades em atender as necessidades básicas daqueles que procuram os hospitais públicos na maioria das cidades brasileiras.

Diante dos fatos expostos, entendemos que a utilização de motocicletas para o serviço de transporte remunerado de passageiros encontra óbices de caráter técnico, legal e até constitucional.

A obrigação constitucional do poder público de manter um serviço público adequado, expresso no Artigo 175 da Constituição Federal, jamais será cumprido, pois a segurança do passageiro transportado, requisito fundamental de um serviço adequado a ser ofertado, exigido no Artigo 6º da Lei nº 8.987/95 (Lei das Concessões) e reiterado no Artigo 107 do Código de Trânsito Brasileiro não tem como ser atendido face o número crescente de acidentes de trânsito envolvendo este tipo de veículo, principalmente de óbitos, conforme dados apurados pelo Ministério da Saúde, IPEA e ABRAMET.

Na mesma linha, o substitutivo e a complementação de voto apresentado pelo ilustre relator é omissivo no trato da segurança do passageiro transportado em moto-táxi, bem como não concede o tratamento de serviço público a esta modalidade, possivelmente com objetivo para que este tipo de serviço fique imune da fiscalização do poder público responsável.

A legalização do moto-táxi como meio de transporte remunerado de passageiros resultará em um aumento significativo no número de pessoas feridas, graves e inválidas, e óbitos por acidentes de motocicleta, principalmente nas cidades onde não existe este tipo de serviço.

Assim, surge a seguinte indagação:

***“ Vale a pena, regularizarmos um meio transporte pago que irá ceifar a vida de milhares de brasileiros ? “***

Face a todo o exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.302 de 2002, de autoria do Senado Federal e seus apensos, mediante o substitutivo a qual apresentamos em substituição ao apresentado pelo relator.

Sala das Sessões, \_\_\_\_ de novembro de 2.007

**Deputado Federal MAURO LOPES  
(PMDB-MG)**

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI nº 6.302, de 2002 e APENSOS

*“Regulamenta o exercício da atividade dos profissionais em transporte de entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, “motoboy” com o uso de motocicleta.”*

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 mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete – e estabelece regras gerais para a regulação deste serviço.

**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-FRETE**

Art. 139-A. 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 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 – 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 sidecar, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

Art. 139-B. 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-C. O disposto neste capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de 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-frete na forma estabelecida nos arts. 136 e 139-A:

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-B;

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

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – apreensão 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 motofrete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas nos arts. 139-A a 139-B 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-frete inabilitado legalmente;

II – fornecer ou admitir o uso de motocicleta ou motoneta para o transporte remunerado 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-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-frete, assim como os veículos empregados nessa atividade, 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 e 139-C, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

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

Sala das Comissões, \_\_\_\_ de novembro de 2007

**Deputado Federal MAURO LOPES  
(PMDB-MG)**