

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 2.771, DE 2008

Regulamenta a atividade de entrega de mercadorias por meio de bicicleta

Autor: Deputado **MARCELO ORTIZ**

Relator: Deputado **RENATO MOLLING**

I – RELATÓRIO

Regulamentar a atividade de entrega de mercadorias por bicicleta é o propósito do projeto de lei ementado, conforme se lê em seu art. 1º.

O art. 2º determina que, se aprovada, as mercadorias a serem entregues por bicicleta deverão ser de pequeno porte. O parágrafo único deste dispositivo permite que o limite seja ultrapassado, desde que se trate de bicicleta de tipo cargueiro, a carga respeite os limites de capacidade do veículo e seja compatível com o esforço com condutor. Propõe, ainda, que seja de caráter municipal a regulamentação da obediência a este parágrafo.

O art. 3º estabelece que a pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com entregador de mercadorias por bicicleta terá responsabilidade solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade.

O art. 4º define como infrações à lei aqui proposta empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviços com entregador menor de dezesseis anos e fornecer ou admitir, para o transporte

de mercadorias, bicicleta que esteja em desacordo com as exigências da Lei nº 9.503, de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro.

Em seu parágrafo único, este dispositivo define que será o empregador ou aquele que contratar a prestação continuada do serviço, de que trata o projeto de lei em comento, quem responderá pelas infrações previstas no *caput*, ficando sujeito à sanção relativa à segurança do trabalho, prevista no art. 201 da Consolidação das Leis do Trabalho.

O art. 5º prevê que a lei resultante entrará em vigor na data da sua publicação.

De autoria do insigne Deputado Marcelo Ortiz, a proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transporte, de Trabalho, de Administração e Serviço Público e de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, para análise do mérito, e à Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania, para deliberação, nos termos do art. 54 do RICD.

A proposta tramita em caráter conclusivo, conforme o art. 24, II, do RICD e, no prazo regimental, na presente Comissão, não recebeu emendas.

Na Comissão de Viação e Transporte o projeto de lei aqui comentado recebeu um Substitutivo do Relator, o Deputado Alberto Silva, que foi aprovado por unanimidade. Na Comissão seguinte, a de Trabalho, de Administração e Serviço Público, o Substitutivo também foi aprovado, por unanimidade.

O Substitutivo altera a ementa, que passa a ser “dispõe sobre o transporte de carga em bicicleta e triciclo”. Seu art. 1º, em concordância com o disposto na Lei Complementar nº 95, de 1998, define a matéria de que trata a proposição, isto é, o transporte de carga por bicicleta e triciclo. A definição do que são estes veículos é o tema do parágrafo único, onde se lê que esses “são veículos de propulsão humana, dotados de duas ou três rodas, respectivamente”. Em seguida, o substitutivo propõe alteração no art. 96 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código Brasileiro de Trânsito. Transformada a proposição em lei, a classificação dos veículos de carga – objeto do artigo mencionado do Código – passaria a incluir, também, bicicleta e triciclo.

Ainda no Substitutivo, o art. 3º prevê que o transporte de carga deve ser feito em bicicleta ou triciclo com box ou compartimento apropriado. Em seu parágrafo único, abre a possibilidade de a entrega e a coleta de envelopes, documentos e pequenos objetos ou mercadorias, devidamente acondicionados, poderem ser feitas em bicicletas comuns, desde que não representem riscos à segurança do condutor e do trânsito.

O art. 4º prevê que a carga transportada em bicicleta ou triciclo deve ter peso e dimensões compatíveis com a capacidade do veículo e condições do condutor, tendo em vista a segurança deste e do trânsito, nos termos da regulamentação da lei eventualmente resultante da proposição em tela.

O art. 5º estabelece que a pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com entregador de mercadorias por bicicleta terá responsabilidade solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade.

As infrações à norma resultante da eventual aprovação do presente projeto de lei são as mesmas previstas no projeto original, quais sejam, empregar ou manter contrato de prestação continuada com menor de dezesesseis anos de idade e fornecer ou admitir veículo para o serviço em desacordo com as exigências da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Prevê, como também o faz o projeto de lei original, que o infrator ficará sujeito às sanções previstas no art. 201 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, “que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho”.

Na presente Comissão, coube-nos a honra de relatar a proposição.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 2.771, de 2008, foi justificado, pelo seu autor, com base em seus impactos positivos para o meio ambiente e para a saúde. De fato, sabe-se que a bicicleta – e também o triciclo, incluído no

debate pelo Substitutivo da Comissão de Viação e Transporte – são veículos que não poluem e que contribuem para manter seus condutores em boa condição física. São argumentos incontestáveis e foram plenamente acatados pelas comissões que já analisaram a proposição.

Também é um argumento de peso em prol da aprovação da presente iniciativa o fato de que ela virá dar maior segurança jurídica àqueles que fazem ou usam o transporte de carga por bicicletas ou triciclos.

Na Comissão de Viação e Transporte foi lembrado o grande número de bicicletas existentes no Brasil – cerca de 70 milhões de unidades, das quais 53% seriam modelos de transporte de carga. Ressaltou-se, também, o uso desse veículo como instrumento de trabalho em grande parte do País. A própria Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT se utiliza de bicicletas, com muitos dos seus carteiros deslocando-se nesses veículos para a entrega de correspondências.

Outro ponto de destaque, que engrandece o mérito da proposição, é estabelecer um marco regulador para o exercício da atividade de entrega por bicicleta, fato comum até mesmo nas grandes cidades, principalmente, é claro, nas entregas em curtas distâncias - por exemplo, no mesmo bairro. E as regras propostas, embora simples, tratam de questões importantes, como a segurança do condutor e do trânsito.

O substitutivo veio, ainda, retirar do município o comando sobre a regulamentação, como previa o projeto original, em concordância com a legislação que prevê a competência da União para legislar sobre trânsito.

Já na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, o ponto de destaque foi a possibilidade de se abrir, mediante a aprovação da proposta, um expressivo número de vagas para trabalhadores de baixa qualificação profissional, no campo das entregas a serem feitas por bicicletas e triciclos.

Não se deve subestimar a importância dessa possível fonte de empregos. Embora, no Brasil, aparentemente exista uma tendência de se atribuir um valor social menor ao transporte de carga profissional por bicicleta, não devemos nos esquecer que este tipo de movimentação é fundamental em dois dos quatro integrantes do BRIC, a Índia e a China. Aliás, é um tipo de transporte muito comum em toda Ásia. Em imagens da China e da

Índia, e também de outros países da região, chama a atenção a elevada quantidade de bicicletas e triciclos, transportando não apenas cargas mas também pessoas. Podemos e devemos ver essas imagens, na realidade, como empregos ou atividades de geração de renda, exercida por centenas de milhares, senão por milhões, de indianos e chineses. A nosso ver, portanto, não há razão para que não se incentive a criação, no Brasil, de empregos semelhantes.

Assim, SOMOS FAVORÁVEIS À APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 2.771, DE 2008.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado **RENATO MOLLING**
Relator