



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.327- A, DE 1996 (DO SR. ROBERTO PESSOA)

Dispõe sobre o transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - Moto-Táxi; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela rejeição deste, e dos de nºs 2.769/97, 2.848/97, 2.887/97, 3.305/97 e 3.366/97, apensados.

(PROJETO DE LEI Nº 2.327, DE 1996, TENDO APENSADOS OS DE NºS 2.769/97, 2.848/97, 2.887/97, 3.305/97 E 3.366/97 A QUE SE REFERE O PARECER)

S U M Á R I O

- I - Projeto inicial
- II - Projetos apensados: nºs 2.769/97, 2.848/97, 2.887/97, 3.305/97 e 3.366/97
- III - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - termo de recebimento de emendas
 - parecer do relator
 - parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Público Municipal autorizado a instituir os serviços de transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - moto-táxi, em área urbana, desde que atendidas as exigências desta lei.

Art. 2º Os veículos motorizados de duas rodas empregados no serviço de moto-táxi deverão:

I - estar pintados na cor amarela;
II - ser dotados de:
a) alça metálica lateral à qual possa se segurar o passageiro;
b) estrutura tubular de encosto para o passageiro;
c) dispositivo luminoso de identificação, instalado em local de fácil visualização.

III - ter o cano de escapamento revestido por material isolante térmico;

IV - exibir placa de identificação, confeccionada em material refletivo, medindo 300mm por 200mm (trezentos milímetros por duzentos milímetros), fixada na estrutura tubular de encosto, com a inscrição MOTO TÁXI.

Art. 3º Para operar serviço de moto-táxi exigir-se-á do condutor do veículo:

I - idade mínima de 21 (vinte e um) anos;
II - pelo menos 2 (dois) anos de habilitação na categoria A;
III - comprovação de freqüência em curso e aprovação em exame específico, de responsabilidade do órgão executivo estadual de trânsito, sobre condução de passageiro em veículo motorizado de duas rodas;

IV - que disponha de capacete de segurança adicional para o passageiro.

Art. 4º Os veículos motorizados de duas rodas empregados no serviço de moto-táxi, quando em operação, não poderão ultrapassar à velocidade de 60km (sessenta

quilômetros por hora), sem prejuízo de limites inferiores impostos pela autoridade de trânsito às vias locais.

Art. 5º O descumprimento de qualquer dos requisitos estabelecidos no art. 2º desta lei sujeitará o proprietário do veículo à penalidade de multa, no valor de R\$ 100,00 (cem reais), atualizado mensalmente de acordo com a variação do índice federal de correção dos débitos fiscais.

§ 1º Além da multa prevista no caput deste artigo, o descumprimento do disposto nos incisos II, III e IV acarretará a retenção do veículo para regularização.

§ 2º Em caso de reincidência, a multa será cobrada em dobro.

Art. 6º O descumprimento do art. 4º e de qualquer dos requisitos estabelecidos no art. 3º desta lei sujeitará o condutor do veículo à penalidade de multa, no valor de R\$ 75,00 (setenta e cinco reais), atualizado mensalmente de acordo com a variação do índice federal de correção dos débitos fiscais.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, além de estar sujeito à cobrança de multa em dobro, o condutor terá seu documento de habilitação apreendido por um período de um a doze meses, a critério da autoridade de trânsito.

Art. 7º O regime tarifário, as especificações operacionais e as normas disciplinares da prestação do serviço em cada Município serão definidos em regulamento baixado pela autoridade local competente.

Art 8º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os serviços de moto-táxi vêm despontando, nos últimos anos, como uma nova tendência no transporte público de passageiros em áreas urbanas. Há registro de experiências recentes tanto em cidades brasileiras quanto no exterior. Tais experiências comprovam que, a depender do perfil da demanda local e do ambiente urbano em que seja posto a operar, a alternativa do moto-táxi oferece algumas vantagens em relação ao transporte público convencional.

Nos percursos congestionados dos grandes centros urbanos, por exemplo, os bicielos motorizados conseguem alcançar um desempenho muito superior ao dos ônibus e automóveis. Mais agilidade e flexibilidade traduzem-se em menores tempos de viagem, o que, para alguns usuários, compensa o eventual desconforto associado às características do veículo utilizado.

Já nas cidades pequenas e médias, o serviço de táxi operado com ciclomotores vem preencher lacunas de oferta deixadas por sistemas de transporte coletivo ainda incipientes. Nestas situações, o moto-táxi tem condição de propiciar um atendimento individual ao custo de módicas tarifas, haja vista que, comparado ao táxi comum, são bem menores as despesas incorridas pelo operador na prestação do serviço – desde o capital investido na aquisição do veículo até aquelas relativas à operação e manutenção.

Considerando o potencial e as perspectivas de os bicielos motorizados virem a firmar-se como uma alternativa de transporte público nas cidades brasileiras, entendemos ser necessária a adoção de uma série de medidas destinadas a disciplinar o seu funcionamento. Entre essas, distinguimos as medidas de exclusiva responsabilidade dos poderes locais, a quem compete instituir e organizar a prestação dos serviços nas respectivas jurisdições, daquelas que, no nosso entendimento, deveriam ser tomadas no âmbito federal.

Assim, com esta proposição, estamos pretendendo criar meios para a expansão dessa nova atividade de transporte, a qual julgamos do maior interesse e conveniência para um segmento expressivo da comunidade usuária do transporte público, e cuidar para que a modalidade possa prosperar dentro dos padrões de segurança exigidos na atividade de transporte público de passageiros.

Para tanto, estabelecemos as características básicas do veículo e as condições exigidas para a sua circulação, inclusive os requisitos quanto à habilitação do condutor. As normas em questão viriam somar-se àquelas já aplicáveis ao uso de veículos motorizados de duas rodas em geral, tendo em conta que os mesmos, até pouco tempo utilizados somente em caráter privado, adquirem agora também o *status* de veículo de transporte público, posto à disposição de que qualquer usuário mediante pagamento de tarifa.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos ilustres pares para o presente projeto.

Sala das Sessões, em 27 de

de 1996.

Deputado ROBERTO PESSOA

27/08/96

PROJETO DE LEI Nº 2.769, DE 1997

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Estabelece regras para o transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - moto-táxis.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 2.327, DE 1996)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As Administrações Públicas Municipais podem instituir serviços de transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - moto-táxis, em área urbana, dentro do que prescreve a presente lei.

Art. 2º As motocicletas as empregadas nos serviços de moto-táxi deverão atender às seguintes exigências: a) terem motores com cilindrada entre 125 cc (cento e vinte e cinco centímetros cúbicos) e 250cc (duzentos e cinqüenta centímetros cúbicos) e;

II - ser dotadas de equipamentos e sistemas de proteção aos passageiros, cujas características técnicas serão estabelecidas em regulamento pela autoridade local competente.

Parágrafo único. Devem estar disponíveis, juntamente com o veículo, capacetes de segurança para o condutor e para o passageiro.

Art. 3º Os condutores dos veículos que prestam serviços de moto-táxi devem preencher os seguintes requisitos:

I - ter idade mínima de 21 (vinte e um) anos;

II - ter pelo menos 2 (dois) anos de habilitação na categoria A2;

III - serem aprovados em exame específico, a ser aplicado pelo órgão executivo estadual de trânsito, sobre condução de passageiro em veículo motorizado de duas rodas.

Art. 4º O descumprimento de qualquer dos requisitos estabelecidos nos artigos 2º e 3º desta lei sujeitará o proprietário do veículo à penalidade de multa no valor de R\$ 80,00 (oitenta reais), e a retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa será cobrada em dobro e o condutor terá seu documento de habilitação apreendido por um período de um a doze meses, a critério da autoridade de trânsito.

Art. 5º As autoridades locais competentes disporão sobre o regime tarifário, as especificações operacionais e as normas disciplinares da prestação do serviço de moto-táxi em cada Município.

Art 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art 7º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A complexidade do trânsito urbano tem levado ao surgimento de novas alternativas de transporte individual e público. Nesse sentido, o transporte de

passageiros por motocicletas - os moto-táxis - surge como uma forma barata, segura e econômica, como o comprovam experiências em várias cidades brasileiras e em outros países.

O serviço de moto-táxi, no entanto, tem encontrado dificuldades de ser institucionalizado, pois não há ainda um dispositivo legal que estabeleça regras para seu funcionamento, que permita aos Departamentos Estaduais de Trânsito, em consonância com as autoridades municipais - a quem cabe legislar sobre assuntos de interesse local, como a presente matéria - fazer com que ele atenda a condições mínimas de segurança e conforto para os usuários.

Pelo simples fato de que esse serviço tem surgido informalmente em vários locais e de que até muitos municípios já têm legislações sobre ele, estamos certos de que ele é uma alternativa viável para o transporte urbano. Além de ser mais rápido e mais barato, podendo driblar os congestionamentos urbanos, o transporte por motocicletas tem vantagens outras, como o baixo consumo de combustível e a menor poluição atmosférica, que mais uma vez ressaltam a importância de nossa iniciativa.

Nesse sentido, contamos com o apoio dos ilustres Pares para o encaminhamento e aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 9 de dez de 1997.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**

PROJETO DE LEI N° 2.848, DE 1997
(Do Sr. Severino Cavalcanti)

Inclui, sob a modalidade moto-táxi, os motociclos entre os veículos de aluguel destinados ao transporte individual de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º São considerados incluídos na categoria "veículo de aluguel" os motociclos que, na forma da regulamentação baixada pela autoridade local de trânsito, forem licenciados para o transporte individual de passageiros como moto-taxis.

Parágrafo único - Compreende-se na competência da autoridade local de trânsito, limitar o número de motociclos, uma vez estejam atendidas devidamente as necessidades da população.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Preliminarmente queremos esclarecer que, de acordo com a melhor técnica de legislar, deveríamos propor as presentes regras legais para serem inseridas no lugar próprio do Código Nacional de Trânsito, que é o repositório lógico para receber preceitos normativos da natureza dos ora propostos.

Se as regras ora cogitadas entendemos necessárias pelas razões a seguir deduzidas, tememos que a observância da técnica legislativa acima referida poderia tornar inócuas a respectiva iniciativa pois estamos presenciando os últimos momentos de vida da Lei em que deveríamos inserir os preceitos ora cogitados, que é o Código Nacional de Trânsito em vigor - Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, pois esta em vias de ser aprovado por esta Casa, substituindo o atual, um novo Código.

Estamos plenamente convencidos de que a presente iniciativa tem razão de ser, malgrado o assinalado descompromisso com a melhor técnica de legislar, especialmente quando verificamos que o Projeto do novo Código Nacional de Trânsito continua deixando dúvida sobre se será admitido as autoridades locais de Trânsito licenciarem motociclos como veículos de aluguel para o transporte individual de passageiros.

Em face dessas circunstâncias é mister que legislemos os dispositivos ora propostos, tendo em vista a necessidade de atender à situação criada com interpretações divergentes do CONTRAN, ao longo destes anos, sobre se o Código Nacional de Trânsito admite, ou não, os motociclos serem utilizados como veículos de aluguel para o transporte individual de passageiros.

Tivemos a presente iniciativa em face das circunstâncias a seguir deduzidas:

- Muitos municípios do interior de Pernambuco, bem como de outros Estados do Nordeste, vinham autorizando que proprietários de motociclos utilizassem os respectivos veículos no serviço de transporte individual de passageiros.

- Tendo surgido dúvida quanto à legalidade desse serviço de transporte, face ao Código Nacional de Trânsito, veio o CONTRAN decidir, já

há algum tempo atrás, pela ilegalidade da respectiva concessão, trazendo tal decisão uma grande e legítima revolta não só dos prestadores desse serviço, onde existente, mas, especialmente, dos trabalhadores de baixa renda de nossas cidades interioranas, que, não tendo disponibilidade para utilizarem-se, emergencialmente, dos serviços de taxi, tinham nos moto-taxis a solução ideal para se transportarem de sua casa ao local de prestação do serviço e o retorno menos angustiante ao lar ao fim da jornada de trabalho.

Depois do empenho especial que nós e outros companheiros de Representação nesta Casa e em nosso Estado, demos no sentido da modificação desse entendimento, tão prejudicial aos trabalhadores urbanos de nossas cidades do interior e respectivas famílias, o CONTRAN resolveu submeter o assunto ao exame da Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça, tendo esse Órgão se manifestado no sentido da inexistência, na Lei nº 5.108, de 1966 (Código Nacional de Trânsito), de impedimento à prestação do serviço público de transporte individual de passageiros por motociclos.

De reconhecer, então, que tal entendimento possibilita que nossas Prefeituras, no exercício da competência que ao Município é assegurada no art. 42 do Código Nacional de Trânsito, venham a regulamentar a prestação do serviço de transporte individual de passageiros por motociclos, na modalidade moto-taxi, como isto vinham fazendo muitas municipalidades até que o CONTRAN, em equívoca interpretação do art. 42 do CNT, considerou ilegal a respectiva concessão de serviço.

De tal sorte, é forçoso reconhecer que o novo entendimento, agora prevalecente, não é uma garantia de tranquilidade para os prestadores do serviço de moto-taxis e dos respectivos usuários, pois, à falta de disposição do Código Nacional de Trânsito que torne inequívoca a previsão de tal serviço de transporte de aluguel, ficará a prestação do mesmo sempre condicionada ao humor do intérprete em órbita administrativa, dada a imprecisão dos preceitos constantes do art. 42 e seus parágrafos da Lei 5.108/66 (CNT).

Pelas precedentes razões e ainda mais porque o Projeto do novo Código Nacional de Trânsito, em final de tramitação nesta Casa, continua deixando dúvida quanto à possibilidade da liberação, pela autoridade local de Trânsito, do serviço de moto-taxi, estamos convicto quanto à pertinência e propriedade da presente propositura, que é merecedora, assim, do aval da manifestação favorável dos nossos Pares, levando-a à aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de março de 1997.

Deputado **SEVERINO CAVALCANTI**

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDPI"**

LEI 5.108 DE 21 DE SETEMBRO DE 1966

INSTITUI O CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO.

CAPÍTULO I
Das Disposições Preliminares

Art. 1º - O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação pública, reger-se-á por este Código.

§ 1º - São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2º - Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas ao trânsito.

CAPÍTULO VI

Dos Veículos

Art. 42 - Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual de passageiros, ficarão subordinados ao regulamento baixado pela autoridade local e, nos Municípios com população superior a cem mil habitantes, adotarão exclusivamente o taxímetro como forma de cobrança do serviço prestado.

§ 1º - Nas demais cidades, as Prefeituras poderão determinar o uso de taxímetro.

§ 2º - Nas localidades em que não seja obrigatório o uso de taxímetro, a autoridade competente fixará as tarifas por hora ou por corrida e obrigará sejam os veículos dotados das respectivas tabelas.

§ 3º - No cálculo das tarifas dos veículos a que se referem este artigo e os parágrafos anteriores, considerar-se-ão os custos de operação, manutenção, remuneração do condutor, depreciação do veículo e o justo lucro do capital investido, de forma que se assegure a estabilidade financeira do serviço.

§ 4º - A autoridade competente poderá limitar o número de automóveis de aluguel, uma vez que sejam atendidas devidamente as necessidades da população.

§ 5º - Do veículo de aluguel a que se refere o caput deste artigo de categoria denominada "táxi-mirim", de duas portas, é facultada, ao seu proprietário, a remoção do banco dianteiro direito, desde que aparelhado o automóvel com cintos de segurança para os passageiros.

* § 5º acrescentado pela Lei número 6.308, de 15/12/1975.

PROJETO DE LEI Nº 2.887, DE 1997

(Do Sr. João Ribeiro)

Regulamenta a utilização de motocicletas no transporte público de passageiros em áreas urbanas - moto-táxi.

(APENDE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 2.887, DE 1996)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A utilização de motocicletas no transporte público de passageiros em áreas urbanas - moto-táxi, sujeita-se às condições estabelecidas nesta lei,

no regulamento a ser baixado pelo Poder Público Municipal e na Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, ou na que vier a sucedê-la.

Art. 2º São características obrigatórias dos veículos empregados no serviço de moto-táxi:

I - ter 180 cc (cento e oitenta centímetros cúbicos) de cilindrada, no mínimo;

II - contar com dispositivo lateral e posterior de apoio para o passageiro;

III - apresentar material isolante térmico revestindo o cano de escapamento;

Parágrafo único. A entrada do veículo em operação fica condicionada à aprovação em vistoria prévia realizada pelo poder concedente do serviço.

§ 1º Todo veículo empregado no serviço de moto-táxi portará placa ou dispositivo de identificação de acordo com padrão a ser estabelecido pela autoridade municipal competente, observado o requisito de visibilidade diurna e noturna.

§ 2º A entrada do veículo em operação fica condicionada à aprovação em vistoria prévia realizada pelo poder concedente do serviço.

Art. 4º São exigências relativas ao condutor de veículo empregado no serviço de moto-táxi:

I - idade mínima de 21 (vinte e um) anos;

II - pelo menos 2 (dois) anos de habilitação na categoria A2;

Parágrafo único. O candidato se submeterá a treinamento e exame específico sobre condução de passageiro em motocicleta, a serem aplicados pelo órgão executivo estadual de trânsito.

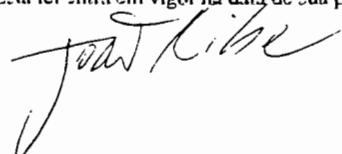
Art. 5º O uso do capacete é obrigatório para o condutor e o passageiro.

Art. 6º As penalidades impostas pelo descumprimento do disposto nesta lei não as estabelecidas pela Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, no que couber.

Parágrafo único. As infrações não previstas na lei referida no caput serão punidas na forma do regulamento local do serviço de moto-táxi.

Art. 6º A definição quanto ao regime tarifário e aos parâmetros operacionais do serviço é de responsabilidade municipal.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

Os serviços de moto-táxi vêm desportando, nos últimos anos, como uma nova tendência no transporte público de passageiros em áreas urbanas. Há registro de experiências recentes tanto em cidades brasileiras quanto no exterior. Tais experiências comprovam que, a depender do perfil da demanda local e do ambiente urbano em que seja posto a operar, a alternativa do moto-táxi oferece algumas vantagens em relação ao transporte público convencional.

Nos percursos congestionados dos grandes centros urbanos, por exemplo, os bicielos motorizados conseguem alcançar um desempenho muito superior ao dos ônibus e automóveis. Mais agilidade e flexibilidade traduzem-se em menores tempos de viagem, o que, para alguns usuários, compensa o eventual desconforto associado às características do veículo utilizado.

Já nas cidades pequenas e médias, o serviço de táxi operado com ciclomotores vem preencher lacunas de oferta deixadas por sistemas de transporte coletivo ainda incipientes. Nestas situações, o moto-táxi tem condição de propiciar um atendimento individual ao custo de modicas tarifas, haja vista que, comparado ao táxi comum, são benfeitorias as despesas incorridas pelo operador na prestação do serviço - desde o capital investido na aquisição do veículo até aquelas relativas à operação e manutenção.

Considerando o potencial e as perspectivas de os bicielos motorizados virem a firmar-se como uma alternativa de transporte público nas cidades brasileiras, entendemos ser necessária a adoção de uma série de medidas destinadas a disciplinar o seu funcionamento. Entre essas, distinguimos as medidas de exclusiva responsabilidade dos poderes locais, a quem compete instituir e organizar a prestação dos serviços nas respectivas jurisdições, daquelas que, no nosso entendimento, deveriam ser tomadas no âmbito federal.

Assim, com esta proposição, estamos pretendendo criar meios para a expansão dessa nova atividade de transporte, a qual julgamos do maior interesse e conveniência para um segmento expressivo da comunidade usuária do transporte público, e cuidar para que a modalidade possa prosperar dentro dos padrões de segurança exigidos na atividade de transporte público de passageiros.

Para tanto, estabelecemos as características básicas do veículo e as condições exigidas para a sua circulação, inclusive os requisitos quanto à habilitação do condutor. As normas em questão viriam somar-se áquelas já aplicáveis ao uso de veículos motorizados de duas rodas em geral, tendo em conta que os mesmos, até pouco tempo utilizados somente em caráter privado, adquirem agora também o *status* de veículo de transporte público, posto à disposição de que qualquer usuário mediante pagamento de tarifa.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos ilustres pares para o presente projeto.

Sala das Sessões, em 20 de maio de 1997.


Deputado JOÃO RIBEIRO

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI"

CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

LEI 5.108 DE 21 DE SETEMBRO DE 1966

Institui o Código Nacional de Trânsito.

CAPÍTULO I Das Disposições Preliminares

Art.1º - O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação pública, reger-se-á por este Código.

§ 1º - São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2º - Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas ao trânsito.

Art.2º - Os Estados poderão adotar normas pertinentes às peculiaridades locais, complementares ou supletivas da lei federal.

CAPÍTULO II Da Administração do Trânsito

Art.3º - Compõem a Administração do Trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

- a) o Conselho Nacional, órgão normativo e coordenador;
- b) os Conselhos Estaduais e Territoriais de Trânsito e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal, órgãos normativos;
- c) o Departamento Nacional de Trânsito, os Departamentos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, e as Circunscrições Regionais de Trânsito, órgãos executivos.

* Art.3º, caput, com redação dada pelo Decreto-lei número 237, de 28/02/1967.

Parágrafo único. Os Conselhos Territoriais de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito são de criação facultativa.

* Parágrafo com redação dada pelo Decreto-lei número 237, de 28/02/1967.

PROJETO DE LEI Nº 3.305, DE 1997 (Do Sr. Emerson Olavo Pires)

Dispõe sobre o transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - moto-táxi.

(APENSA-SE AO PROJETO DE LEI Nº 2.327, de 1996.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Público Municipal autorizado a instituir os serviços de transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - moto-táxi, em área urbana, desde que observadas as exigências desta lei.

Art. 2º A instituição do serviço de moto-táxi pelo Poder Público Municipal deverá ser precedida de um plano de zoneamento, no qual se delimitem setores da área urbana para os quais deverá ser concedida autorização específica a cada operador.

§ 1º É vedada a concessão de autorização para que o operador de serviço de moto-táxi atue em mais de um dos setores da área urbana delimitados pelo Poder Público Municipal.

§ 2º É facultado ao Poder Público Municipal estabelecer, no plano de zoneamento, setores da área urbana onde seja proibida a prestação do serviço de moto-táxi.

Art. 3º Somente um passageiro poderá ser embarcado, por trajeto, nas motocicletas utilizadas no serviço de moto-táxi.

Art. 4º Os veículos motorizados de duas rodas utilizados no serviço de moto-táxi deverão:

- I - estar equipados com:
 - a) alça metálica lateral a qual possa se segurar o passageiro;
 - b) estrutura tubular de encosto para o passageiro;
 - c) espelho retrovisor em ambos os lados.

II - ter o cano de escapamento revestido por material isolante térmico;

III - exibir placa de identificação, conforme especificações a serem estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 5º Para operar serviço de moto-táxi exigir-se-á do condutor do veículo:

I - pelo menos 2 (dois) anos de habilitação na categoria A;

II - comprovação de freqüência em curso e aprovação em exame específico, de responsabilidade do órgão executivo estadual de trânsito, sobre condução de passageiro em veículo motorizado de duas rodas;

Art. 6º O uso de capacete de segurança é obrigatório para condutor e passageiro de veículo empregado no serviço de moto-táxi.

Art. 7º Todo operador de serviço de moto-táxi é obrigado a contratar seguro que garanta ao passageiro ou seu sucessor eventual indenização no valor de:

I - R\$ 20.000 (vinte mil reais), no caso de morte ou lesão permanente ocasionadas por acidente que decorra de culpa exclusiva do condutor ou do proprietário do veículo;

II - R\$ 2.000 (dois mil reais), no caso de outras lesões ocasionadas por acidentes que decorram de culpa exclusiva do condutor ou do proprietário do veículo.

§ 1º O operador que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber.

§ 2º A contratação do seguro previsto neste artigo não exime o pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT.

§ 3º A manutenção da autorização para prestar serviço de moto-táxi depende de comprovação anual, junto ao Poder concedente, do pagamento do seguro previsto neste artigo.

Art. 8º O descumprimento de qualquer dos requisitos estabelecidos no art. 4º desta lei sujeitará o proprietário do veículo à penalidade de multa, no valor de R\$ 200,00 (duzentos reais), e acarretará a retomada do veículo para regularização.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa será cobrada em dobro.

Art. 9º O descumprimento dos arts. 3º ou 6º desta lei sujeitará o condutor do veículo à penalidade de multa, no valor de R\$ 100,00 (cem reais).

Parágrafo único. Em caso de reincidência, além de estar sujeito à cobrança de multa em dobro, o condutor terá seu documento de habilitação apreendido por um período de um a doze meses, a critério da autoridade de trânsito.

Art. 10. O descumprimento do art. 5º desta lei sujeitará o condutor do veículo à penalidade de multa, no valor de R\$ 150,00 (cento e cinqüenta reais), e à apreensão de seu documento de habilitação por um período de seis a doze meses, a critério da autoridade de trânsito.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa será cobrada em dobro.

Art. 11. Os valores das multas serão corrigidos mensalmente de acordo com a variação do índice federal de correção dos débitos fiscais.

Art. 12. O regime tarifário, as especificações operacionais e as normas disciplinares da prestação do serviço em cada Município serão definidos em regulamento baixado pela autoridade local competente.

Art. 13. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O moto-táxi é uma nova modalidade de serviço de transporte urbano de passageiros e, como tal, ainda se recente de normas legais que levem em consideração suas especificidades, notadamente no que se refere à maior vulnerabilidade no confuso e violento trânsito das metrópoles.

Diversos municípios do país, baseados na prerrogativa de poderem legislar sobre assuntos tipicamente locais, já expediram seus próprios regulamentos sobre a exploração do serviço, não havendo, contudo, uma diretriz no que respeita à preservação de condições de segurança adequadas em sua realização.

Com efeito, as municipalidades vêm dando grande ênfase aos aspectos administrativos, operacionais e tarifários do serviço mas impondo insuficientes restrições para que referido transporte se torne mais um dentre os agentes responsáveis pelo elevado número de vítimas no trânsito brasileiro.

Pocuando o necessário distanciamento das discussões locais, não deve o legislador federal impor regras de segurança mais rígidas para a prestação do serviço. Se não é sua a responsabilidade por definir o valor a ser cobrado pela passagem ou quantos interessados devem ser habilitados a explorar o novo transporte, cabe-lhe exigir a adoção de equipamentos de segurança para o veículo, de pré-requisitos para a habilitação do condutor profissional e de garantias para que se proporcione aos usuários a certeza de uma compensação em virtude de lesões causadas por acidentes provocados pela imprudência, imprudência ou negligéncia do operador.

Também entendemos conveniente que se limite, por setores, a área de atuação de cada operador de moto-táxi, a fim de que não se promova concorrência desleal com os outros modos de transporte, especialmente os táxis, e não se estimule uma concorrência selvagem entre os próprios operadores, o que só geraria perda de qualidade e segurança para o novo serviço.

Isto posto, contamos com o apoio dos ilustres pares para a aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, em 19 de junho de 1997

Deputado Emerson Olavo Pires

PROJETO DE LEI N° 3.366, DE 1997

(Do Sr. Humberto Costa)

Regulamenta o emprego de motocicletas no transporte público de passageiros em áreas urbanas - serviço de moto-táxi.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI N° 2.327, DE 1996)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O emprego de motocicletas no transporte público de passageiros em áreas urbanas - serviço de moto-táxi, sujeita-se às condições estabelecidas nesta lei, no regulamento a ser baixado pelo Poder Público Municipal e na Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, ou na que vier a sucedê-la.

Art. 2º O serviço de moto-táxi somente poderá ser instituído nas municipalidades cuja população da área urbana seja inferior a 100.000 (cem mil) habitantes.

Art. 3º Apenas um passageiro poderá ser embarcado, por trajeto, nas motocicletas utilizadas no serviço de moto-táxi, vedado o transporte daqueles menores de 12 (doze) anos de idade.

Art. 4º É proibido o trânsito de motocicletas empregadas no serviço de moto-táxi por rodovias estaduais ou federais, exceto nos trechos incorporados à área urbana do Município.

Art. 5º São características obrigatórias do veículo empregado no serviço de moto-táxi:

I - estar equipado com espelhos retrovisores em ambos os lados;
II - ter 180 cc (cento e oitenta centímetros cúbicos) de cilindrada, no mínimo;

III - contar com dispositivos lateral e posterior de apoio para o passageiro;

IV - apresentar material isolante térmico revestindo o cano de escapamento;

§ 1º Todo veículo utilizado no serviço de moto-táxi portará placa ou dispositivo de identificação de acordo com padrão a ser estabelecido pela autoridade municipal competente, observado o requisito de visibilidade diurna e noturna.

§ 2º A entrada do veículo em operação fica condicionada à aprovação em vistoria prévia realizada pelo poder concedente do serviço.

Art. 6º São exigências relativas ao condutor de veículo empregado no serviço de moto-táxi:

I - idade mínima de 21 (vinte e um) anos;

II - pelo menos 1 (um) ano de habilitação na categoria A2;

Parágrafo único. O candidato se submeterá a treinamento e exame específico sobre condução de passageiro em motocicleta, a serem aplicados pelo órgão executivo estadual de trânsito.

Art. 7º O uso de capacete é obrigatório para o passageiro e o condutor, devendo este oferecer, aos usuários do serviço, touca descartável.

Art. 8º As penalidades impostas pelo descumprimento do disposto nesta lei são as estabelecidas pela Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, ou pela que vier a sucedê-la, no que couber.

Parágrafo único. As infrações não previstas na lei referida no caput serão punidas na forma do regulamento local do serviço de moto-táxi.

Art. 9º A definição quanto ao regime tarifário e aos parâmetros operacionais do serviço é de responsabilidade municipal.

Art 10º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte remunerado de passageiros por intermédio de motocicletas, conhecido como moto-táxi, vem ocupando espaço no cenário dos transportes públicos urbanos no país, principalmente em virtude da agilidade e flexibilidade do veículo, que proporciona menores tempos de viagem e de espera para embarque. Associada às vantagens de um atendimento individual, encontra-se, normalmente, a aplicação de tarifas muito próximas às praticadas no sistema convencional de transporte coletivo, cada vez mais criticado pelos usuários em função da péssima qualidade dos serviços.

Tal conjunção de fatores tem sido amplamente favorável à disseminação dessa nova modalidade de transporte urbano, abraçada com entusiasmo por diversas municipalidades brasileiras.

Todavia, a despeito de suas qualidades, não se pode esquecer que se trata de um serviço de transporte urbano sujeito, como nenhum outro, a um risco muito elevado de acidentes, dadas as características do próprio veículo utilizado, a motocicleta.

Conquanto estejam os poderes locais aptos a regulamentar o funcionamento dos serviços de moto-táxi, entendemos que cumpre ao legislador federal cuidar das normas de segurança que devem ser seguidas no novel transporte, especialmente no que tange aos equipamentos obrigatórios dos veículos, à habilitação do condutor e à área de atuação. Este último, particularmente, é um dos aspectos que deve merecer maior cuidado, já que nos parece uma insensatez se permitir o ingresso de centenas de motocicletas de aluguel (moto-táxi) no trânsito caótico e perigoso de nossas grandes cidades.

Eis porque estamos propondo a presente iniciativa, zelando para que a modalidade possa prosperar dentro dos padrões de segurança exigidos na atividade de transporte público de passageiros.

Sala das Sessões, em de

de 1997.

Deputado Humberto Costa

09/07/97

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDIL"

LEI Nº 5.108 DE 21 DE SETEMBRO DE 1966

INSTITUI O CÓDIGO NACIONAL DE
TRÂNSITO.

CAPÍTULO I
Das Disposições Preliminares

Art. 1º - O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação pública, reger-se-á por este Código.

§ 1º - São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2º - Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas ao trânsito.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 2.327/96

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para

**apresentação de emendas, a partir de 24/10/96, por cinco sessões.
Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.**

Sala da Comissão, em 05 de novembro de 1996.



**Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário**

Comissão de Viação e Transportes

I . RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei proposto pelo Deputado Roberto Pessoa pretende autorizar os Municípios a instituir os serviços de transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - moto-táxi, nos limitrofes urbanos em conformidade aos preceitos estabelecidos em lei.

O projeto estabelece uma série de requisitos técnicos para as motocicletas, como alças de segurança, estrutura tubular de encosto para o passageiro e outro. Estabelece ainda requisitos para os seus condutores que deverão possuir uma idade mínima de 21 anos e ser portador de Carteira Nacional de Habilitação na categoria "A".

Por descumprimento a qualquer um dos dispositivos do projeto de lei em epígrafe foram estabelecidos multas pecuniárias com valores em reais.

 Os apensos ao presente são os seguintes :

- a) Projeto de Lei nº 2.769 de 1997, de autoria do Deputado Gonzaga Patriota, que estabelece regras para o transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - moto-táxis;

- b) Projeto de Lei nº 2.887 de 1997, de autoria do Deputado João Ribeiro, que regulamenta a utilização de motocicletas no transporte público de passageiros em áreas urbanas - moto-táxi;
- c) Projeto de Lei nº 2.848, de 1997, de autoria do Deputado Severino Cavalcanti que inclui sob a modalidade moto-táxi, os motociclos entre os veículos de aluguel destinados ao transporte individual de passageiros.
- d) Projeto de Lei nº 3.305, de 1997, de autoria do Deputado Olavo Pires, que dispõe sobre o transporte público de passageiros por motocicletas de aluguel - Moto-táxi.
- e) Projeto de Lei nº 3.366, de 1997, de autoria do Deputado Humberto Costa, que regulamenta o emprego de motocicletas no transporte público de passageiros em áreas urbanas - Moto-táxi.

Ambos os apensos possuem o mesmo objetivo expresso na proposta legislativa principal, regulamentar o serviço público de transporte através de motocicletas.

Durante o prazo regimental, a proposta legislativa não recebeu emendas na Comissão de Viação e Transportes.

É o relatório.

VOTO DO RELATOR

Ao consultarmos a Constituição Federal constataremos que uma das atividades principais do Estado é a prestação do serviço público à coletividade em geral.

A relevância dos serviços públicos a disposição da sociedade, como energia elétrica, saneamento básico, transportes e outros, estimulou os Constituintes de 1988 a estabelecerem regras rígidas para delegar a responsabilidade de sua prestação à coletividade ao particular.

Nesse sentido, ficou estabelecido no Art. 175 da Constituição Federal a obrigação ao Poder Público de estabelecer uma legislação que tratasse da prestação dos serviços públicos, através de instrumentos delegatórios ao particular, como a concessão e a permissão.

O citado dispositivo constitucional estabeleceu ainda, as diretrizes mestras para uma pretensa lei que deveria dispor sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter do seu contrato, as condições de caducidade, fiscalização, rescisão, bem como os direitos dos usuários, a política tarifária e a obrigação de manter serviço adequado.

Em atendimento ao preceito constitucional em tela, foi promulgado em 13.02.95 a Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão dos serviços públicos, a qual deve ser obedecidas na íntegra por todos os membros da federação sem distinção, quando se tratar de normas gerais de licitação e contratos em geral, conforme definido no seu Art. 1º, Parágrafo único.

Sob a ótica constitucional e legal exposta, constataremos que os serviços públicos de transporte de passageiros são regidos por esta e pelas demais legislações emanadas dentro da competência constitucional de cada membro da Federação, União, Estados, Distrito Federal e Municípios, que ao delegarem ao particular a exploração dos mesmos através dos instrumentos já citados, concessão ou permissão, cabendo ao Poder Público Competente a obrigação de fiscalizá-lo visando manter o seu bom atendimento à coletividade usuária.

O modo de prestar o serviços público de transporte de passageiros estão claramente definidos na legislação pátria já citada, e podem ser ofertados através de várias modalidades, como ônibus, táxis, trens, metrôs, barcos e aviões, em conformidade com as suas respectivas legislações.

Considerando a premissa exposta e o objeto da proposta legislativa em análise, observaremos que as modalidades dos serviços público de transporte de passageiros sob pneus estão claramente definidos no Código Nacional de Trânsito, promulgado através da Lei nº 5.108/66, O citado diploma legal contempla que os citados serviços transporte público devem ser ofertados em duas formas distintas, o ônibus para o transporte coletivo de passageiros e o automóvel táxi, como transporte individual de passageiro, conforme previsto nos Artigos 42 e 43.

A interpretação ora apresentada encontra o seu respaldo incontestável em dispositivos expressos do Decreto nº 62.127/68, que regulamentou o Código Nacional de Trânsito, mais especificamente nos Artigos 37, 86 e principalmente no Art. 87 que assim dispõe:

"Art. 87 - Os veículos de aluguel (táxis), para transporte coletivos dependerão, de concessão, permissão ou autorização da autoridade competente.

§ 1º - Os veículos de que trata este artigo deverão satisfazer às condições técnicas e aos requisitos de higiene, segurança e conforto do público exigidos em lei, regulamento ou pelo instrumento ou ato de concessão, permissão ou autorização.

§ 2º - Quando, no município ou região, não existirem linhas regulares de ônibus, a autoridade competente poderá autorizar, a título precário, que veículos de carga, dotados de cobertura, bancos fixos com encosto, guardas altas de madeira ou corda na carroçaria, após vistoria, transportem passageiros.

"

Podemos observar que os requisitos estabelecidos pelo legislador a 30 anos no Parágrafo 1º do Art. 87 coincide na íntegra com a definição de “*serviço adequado*” expresso no Art. 6º, Parágrafo 1º da Lei nº 8.987/95, que assim dispõe :

"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."

Vale lembrar ainda, que a redação do Parágrafo 1º do supra citado dispositivo da Lei das Concessões foi estabelecido em atendimento ao inciso IV do Art. 175 da Constituição Federal.

Confrontando os citados dispositivos, observaremos que um dos requisitos principais quanto a prestação do serviço público de transporte de passageiros é a *segurança* que deve ser ofertada no transporte do usuário.

Com relação a segurança, vejo que o veículo proposto pelo nobre autor da proposta para realizar o transporte público de passageiros não reúne as condições técnicas necessárias, haja vista o número de acidentes registrados envolvendo motocicletas.

Segundo as estatísticas de acidentes de trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo - CET ficou constatado o seguinte :

a) Acidentes com motos matam 09 (nove) vezes mais do que outros veículos;

b) As motos são 3 % dos veículos no sistema viário da Grande São Paulo;;

c) De cada 10 acidentes com motos 07 têm vítimas;

Para termos uma idéia da gravidade que envolve a questão, o Hospital Sarah Kubischek, em Brasília-DF, responsável pela recuperação de pacientes acometidos de problemas ortopédicos e locomotores prestou algumas informações a respeito do assunto.

Em 1996, a instituição hospitalar em tela acolheu 572 pacientes com lesão medular e 224 pacientes com traumatismo crânio encefálico. Desses totais apresentados 50 % em média foram ocasionados em acidentes de trânsito. Sendo desta percentagem, 25 % oriundos de acidentes de trânsito envolvendo motocicleta e os demais 25 % englobam automóveis, atropelamento e bicicletas.

É certo e incontestável que aprovação de uma legislação que permita a utilização de motocicletas no transporte público de passageiros irá aumentar significativamente o número de acidentes de trânsito e número de vítimas.

Como legislador preocupo-me com os milhares de brasileiros que poderão aumentar as estatísticas de acidentes de trânsito no país, caso a presente proposta seja convertida em lei. E ainda, com as Prefeituras dos Municípios que serão alvo de diversas ações de reparação de danos materiais e morais, fundamentado na teoria da responsabilidade civil objetiva, propostas por usuários acidentados.

Como legislador, entendo que a justificativa apresentada pelo nobre autor da proposta em análise, bem como dos autores dos apensos ao mesmo, no sentido que o aludido serviço prestado através de motocicletas será mais rápido e barato, podendo driblar os congestionamentos urbanos desmorona facilmente diante da possibilidade de se colocar em risco desnecessário a vida de milhares de inocentes .

Acredito que os nobres autores das propostas sob análise não atentaram para o fato que se a figura da "*motocicleta*" não está contemplada no Código Nacional de Trânsito, como veículo hábil ao serviço público de transporte de passageiros, é devido a falta de segurança que a mesma proporciona aos transportados, e não por uma simples omissão legislativa. Pois, se o citado veículo expressasse a segurança necessária para o seu aproveitamento nos sistemas de transporte público de passageiros atuais, certamente, a Lei nº 9.053/97, de 23.09.97 que institui o Código Brasileiro de Trânsito, publicado no Diário Oficial da União do dia 24.09.97, que entrará em vigor no dia 24.01.98, traria no seu bojo, como tal remissão legislativa inexiste na citada lei, podemos concluir que a motocicleta continua sendo inadequada para o serviço público de transporte de passageiros.

A interpretação ora exposta encontra respaldo incontestável na nova legislação supra citada, mas especificamente no Art. 107 do novo Código Brasileiro de Trânsito, que assim dispõe :

“Art. 107 - Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros 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.”

Em relação ao novo Código Brasileiro de Trânsito, podemos observar ainda, que única exceção a prestação do serviço de transporte público através dos modais conhecidos, ônibus ou táxi, esta estabelecido no Art. 108, que assim dispõe :

“Art. 108 - Onde não houver linha regular de ônibus, autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.”

Mesmo assim, observa-se que a exceção ora citada depende de uma regulamentação futura por parte do Conselho Nacional de Trânsito.

Dentro da ótica exposta, o Conselho Nacional de Trânsito já se manifestou contrariamente a utilização da motocicleta no transporte público por diversas vezes.

Em 1986, a METROBEL, Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte apresentou consulta ao CONTRAN, sobre o licenciamento de motocicletas para operarem o serviço público de transporte de passageiros.

Na ocasião o plenário do CONTRAN acolheu por maioria o parecer do Conselheiro Joaquim Mendes Cavalheiro, que opinou contrariamente a utilização de motos no transporte de passageiros, embasado nas seguintes justificativas :

“.....

Veículos do tipo motocicleta têm-se constituído entre os mais perigosos no trânsito, não somente para os que dirigem como para os que deles tem que se desviar para não atingi-los. Desenvolvendo boas velocidades que atingem rapidamente, esses veículos tem sido utilizados, em sua maior parte, por pessoas jovens ainda afeitos a aventura e, por isso mesmo, incapazes de avaliar, no devido alcance, os perigos em que estão incorrendo.

Essas ponderações são feitas exatamente para situar o perigo que o transporte por motocicletas apresenta. Não queremos dizer que os outros veículos não ofereçam perigo, mas queremos situar que o transporte por motos é mais perigoso.

Ora, uma das condições fundamentais para exploração do transporte coletivo de passageiros é que os veículos ofereçam a devida segurança. Neste sentido tem sido emitidas decisões do CONTRAN, em cumprimento ao disposto nos artigos 37 e outros do Código Nacional de Trânsito.

A permissão importaria aumentar os perigos no trânsito com o consequentemente aumento do número de acidentes e perdas de vida. Com isso o CONTRAN, considerando seus deveres basilares, não pode concordar. A rentabilidade do sistema não deve ser levada em conta ante os reais perigos que oferece.”

Recentemente, o CONTRAN apreciou outros processos tratando do mesmo assunto, utilização da motocicleta para o transporte público de passageiros e mais uma vez, posicionou-se contrário a citada atividade, decisão esta publicada no Diário Oficial da União do dia 09.09.97.

Na mesma linha de entendimento do CONTRAN, muitos Municípios, inclusive algumas capitais, como Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia, Recife, João Pessoa, Teresina e Distrito Federal editaram decisões e até mesmo legislações proibindo a utilização de motocicletas, ou mais conhecido como “moto-táxi”, no transporte público de passageiros.

No Distrito Federal, o Conselho do Transporte Público Coletivo no Distrito Federal, presidido pelo Secretário de Transportes Dr. Nazareno Stanislau Affonso, e também Vice-Presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, aprovou no dia 10.09.97, uma Moção de Repúdio a implantação do serviço de moto-táxi no Distrito Federal, fundamentado em vários motivos, inclusive que a mesma poderia prejudicar o Programa Paz no Trânsito o qual tem aprovação de mais de 90% da população local. A citada moção foi publicada no Diário Oficial do Distrito Federal do dia 25.09.97.

No Pará, a Secretaria de Segurança Pública daquele Estado baixou a Resolução nº 06/96 proibindo a utilização das motocicletas nos serviços públicos de transporte de passageiros em todo o Estado, fundamentado na falta de segurança e na inexistência de previsão legal da mesma no Código Nacional de Trânsito.

Contudo foi em Minas Gerais que se registrou um posicionamento incisivo e contrário a moto-táxi por parte de diversas autoridades daquele Estado que estiveram reunidas no XVII Encontro do Fórum Mineiro de Gerenciadores de Transporte, na cidade de Barbacena.

No final do encontro, os representantes de 32 municípios de Minas Gerais e do Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS, Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado de Minas Gerais - FETRAN, Sindicato Estadual de Condutores Autônomos de Veículos do Estado de Minas Gerais - SINCAVIR-MG e da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, concluíram pela inviabilidade legal e técnica do uso da motocicleta para o serviço de táxi. Decidiram ainda, que seriam conclamadas todas as autoridades públicas do Estado a não autorizarem tal serviço, bem como informar a população em geral que não utilize este meio de transporte por suas precárias condições de segurança, higiene e conforto.

Os fatos ocorridos ora relatados, bem como as manifestações de autoridades públicas e entidades representativas no setor de transporte de passageiros convergem por unanimidade, a um posicionamento contrário a regulamentação de um serviço de transporte público em motocicletas, face a falta de segurança.

Mesmo assim, constatei que alguns municípios estão regulamentando tal atividade.

Sob este aspecto, entendo que a competência constitucional do Município em legislar sobre o transporte de passageiros, expresso no Art. 30 da Constituição Federal, está limitado à organização e a prestação do serviço, o que significa que o Município pode legislar para regulamentar o serviço público de transporte nas modalidades já citadas no início do presente, ônibus ou táxi, e não regulamentar um serviço público para uma modalidade de veículo, motocicleta, que não está amparado na legislação de competência exclusiva da União (*Art. 22, inciso XI da CF*), no caso o Código Nacional de Trânsito, bem como no seu regulamento. Pois caso, não existissem as competências constitucionais de cada membro da federação expressas na Constituição Federal, possivelmente, o Município teria ampla liberdade para legislar, até mesmo de criar novos tributos.

O nosso posicionamento quanto a competência do Município sobre a questão não diverge da jurisprudência mansa e pacífica sobre o assunto, e nem da interpretação doutrinária de juristas como Prof. Cretella Júnior e principalmente do Prof. Celso Ribeiro Bastos da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo que recentemente em abril desse ano emitiu um parecer de 40 laudas sobre a ilegalidade da moto-táxi.

No extenso parecer do ilustre jurista, destacamos a sua conclusão final:

“ Os Municípios estão tolhidos no momento de poderem proceder à aprovação de leis nesse sentido, uma vez que só podem organizar os serviços de transporte, com meios autorizados pela legislação federal sobre transporte. A competência municipal nesse particular é absolutamente atrelada à competência da União em outra matéria, no entanto, preliminar, vestibular, à criação do serviço, que é a definição do próprio veículo. Não pode o Município por absoluta carência de faculdade legislativa no campo da definição de trânsito e transporte, legislar validamente sobre o tema, sob pena de ferir a Constituição, sem prejuízo da lesão ao Código Nacional de Trânsito. Faleceria, ainda, qualquer prerrogativa constitucional para poder alterar a legislação federal a ponto de considerar a motocicleta como meio adequado de transporte dentro de sua jurisdição municipal. Portanto, a faculdade municipal da organização, prestação e da criação do transporte municipal só é exercida validamente com absoluto respeito da normatividade federal sobre trânsito, e sobre os veículos aptos a transitarem para esta ou aquela finalidade.

O que incumbe ao Poder Público, a esta altura, é exercer o poder de polícia para o efeito reprimir essas empresas que se dedicam a tal empreitada. Nesse papel de exercício do poder de polícia, de fiscalização da adequação dos veículos ciclomotores ou automotores, cabe-lhe fazer a

apreensão daqueles apanhados na prática desse transporte inconstitucional, assim como apreender o veículo e a carta de motorista, porque este também incide em infração na medida em que põe em funcionamento o exercício de uma atividade ilegal. As motos não estão juridicamente definidas como objetos aptos à prestação desses serviços.

Na medida em que os particulares assumem essa atividade, estão usurpando o serviço público e, consequentemente, praticando ato de extrema gravidade, com repercussões inclusive de ordem penal, uma vez que se trata de pessoas que não tem habilitação para o exercício dessa profissão, de resto não reconhecida.”

As justificativas apresentadas para a proposta legislativa em análise, bem como os seus apensos, demonstram a preocupação dos seus ilustres autores de melhorar a qualidade na oferta dos serviços públicos de transporte.

Mesmo assim, não podemos permitir que seja ofertado um serviço de transporte sem as condições de segurança exigidas em lei, e ainda que a população brasileira fique a mercê de empresários inescrupulosos, que estão mais preocupados com os lucros fáceis que poderão auferir do que com a segurança dos transportados.

Como legislador, entendo que esta Comissão deve priorizar um projeto de lei que crie uma política de transporte urbano para os municípios de pequeno e médio porte, o que certamente viabilizará a melhoria dos serviços nas localidades onde já existem o transporte coletivo e individual de passageiros, e permitirá a criação dos mesmos nos municípios não atendidos por estes serviços. O certo é que tal iniciativa sendo bem estruturada resultará em outros benefícios para o Município, como a criação de novos postos de empregos.

Pelo todo o exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.327/96 de autoria do ilustre Deputado Roberto Pessoa, bem como os seus respectivos apensos, Projetos de Lei nº 2.769/97, 2.887/97, 2.848/97, 3.305/97 e 3.366/97.

Sala das Comissão, 30 de Setembro de 1.997



Deputado CHICO DA PRINCESA.

Relator.

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.327/96 e os de nºs 2.769/97, 2.848/97, 2.887/97, 3.305/97 e 3.366/97, apensados, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

João Henrique - Presidente, Edinho Araújo e Leônidas Cristina - Vice-Presidentes, Barbosa Neto, Célia Mendes, João Tota, Lael Varella, Oscar Andrade, Paulo Gouvêa, Carlos Nelson, Mário Martins, Marquinho Chedid, Mauro Lopes, Moreira Franco, Ronaldo Perim, Marcus Vicente, Roberto Rocha, Vittório Medioli, Chico da Princesa, João Cósper, Telma de Souza, Benedito Guimarães, Felipe Mendes, Francisco Silva, Duílio Pisaneschi, De Velasco e Alceste Almeida.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 1997

Deputado JOÃO HENRIQUE
Presidente

Deputado CHICO DA PRINCESA
Relator