

PROJETO DE LEI Nº , DE 2007
(Do Sr. Uldurico Pinto)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a atividade profissional remunerada em veículos de duas ou três rodas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a atividade profissional remunerada, utilizando-se veículos de duas ou três rodas.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 144-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro:

“**Art. 144-A.** Para habilitar-se na categoria A, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I – ser maior de vinte e um anos;

II – ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular, nos termos da normatização do CONTRAN.”

Art. 3º. Acrescentem-se os seguintes §§2º e 3º ao art. 150 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, renumerando-se o atual parágrafo único para §1º:

“Art. 150.

.....

§2º A empresa que utiliza condutor contratado com seu próprio veículo, de duas ou três rodas, para a prestação dos serviços de transporte de carga ou de passageiros é obrigada a fornecer cursos de direção defensiva, primeiros socorros e de capacitação de prevenção de acidentes e outros, renováveis a cada quatro anos, conforme normatização do CONTRAN.”

§3º Os cursos de que trata o *caput* deste artigo serão exigidos dos condutores profissionais autônomos de veículos de duas e três rodas, a cada renovação do documento de habilitação.

Art. 4º Acrescente-se o seguinte artigo 54-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 54-A. Para o exercício da atividade profissional de transporte de carga em veículos de duas ou três rodas, exigir-se-ão do condutor:

I – capacete fechado com viseira ou óculos de proteção e aposição de faixa refletiva;

II – botina ou calçado de segurança;

III – protetor para a parte inferior das pernas;

IV – capa de chuva;

V – jaqueta de couro ou de material sintético;

VI – luvas de couro;

VII – colete com alças laterais e faixas refletivas.”

Art. 5º Acrescente-se o seguinte artigo 54-B à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 54-B. Para o exercício da atividade profissional do transporte de passageiros em veículo de duas ou três rodas, exigir-se-ão do condutor:

I – capacete fechado com viseira ou óculos de proteção e aposição de faixa refletiva;

II – botina ou calçado de segurança;

III – capa de chuva;

IV - colete com alças laterais e faixas refletivas.

Parágrafo único. O passageiro deverá usar capacete similar ao do condutor.

Art. 6º Acrescente-se o seguinte artigo 107-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“**Art. 107-A.** Para o exercício da atividade profissional de transporte de carga, exigir-se-ão do veículo de duas e três rodas:

I – ter no máximo 250 (duzentos e cinquenta) centímetros cúbicos de cilindrada;

II – cor predominantemente amarela;

III - protetor de motor ou mata cachorro;

IV – haste corta pipas;

V – baú ou equipamento equivalente, com faixas refletivas, com largura menor ou igual à maior largura do veículo.

§1º O transporte de qualquer produto deverá assegurar a integridade do veículo, do seu ocupante e de terceiros.

§2º Alimentos, bebidas ou qualquer outro produto só poderão ser transportados em baú com isolante térmico, devidamente fechado.

§3º É proibido o transporte de bens no guidão, em cima do tanque de combustível, acondicionados em mochilas, sacolas, caixas térmicas ou box presas às costas do condutor ou por ele sustentados.

§4º É proibido o transporte de produtos inflamáveis ou tóxicos em veículo de duas ou três rodas.”

Art. 7º Acrescente-se o seguinte artigo 107-B à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“**Art. 107-B.** Para o exercício da atividade profissional de transporte de passageiros, exigir-se-ão dos veículos de duas e três rodas:

I – ter no máximo 250 (duzentos e cinquenta) centímetros cúbicos de cilindrada;

II – cor predominantemente amarela;

III - protetor de motor ou mata cachorro;

IV – haste corta pipas.”

Art. 8º Acrescentem-se os seguinte incisos I-A e V-A e modifique-se o inciso III do art. 244 da Lei nº 9.503, de 27 de setembro de 1997:

“**Art. 244.**

.....

I-A – em desacordo com o previsto no art. 54-A e 54-B;

.....

III – fazendo malabarismo, ultrapassagem perigosa ou equilibrando-se apenas em uma roda; (NR)

.....

V-A – em desacordo com o previsto no art. 107-A e 107-

B:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Como resultado da combinação de vários fatores, a frota de veículos de duas rodas aumentou sensivelmente no Brasil. Enquanto em 1995 a produção acumulada de motocicletas no País chegou a 217 mil unidades, no ano de 2005 ultrapassou a casa do milhão.

A elevação da produção, em quantidade e variedade, como também o aumento dos pontos de venda, aliados ao preço e às condições de pagamento acessíveis atraíram consumidores pertencentes a categorias de renda mais baixas, que até então não haviam tido acesso ao veículo particular.

Por outro lado, ao grande crescimento das cidades brasileiras observado desde os meados do século XX, não houve correspondência na implantação de uma rede de transporte público coletivo integrada, eficiente e de custo módico à população de menor poder aquisitivo, assentada, em geral, nas áreas urbanas periféricas.

Embora a utilização maciça das motocicletas ocorra nas áreas urbanas, por ser um transporte barato e flexível às necessidades de mobilidade nas cidades, observa-se sua presença cada vez maior na área rural, onde substitui o animal de montaria nos deslocamentos do homem do campo.

Em grandes linhas, essas são as razões que explicam a demanda crescente do transporte sobre duas rodas no Brasil, tanto de passageiros quanto de carga.

Conhecido como mototáxi, o transporte individual remunerado de pessoas disseminou-se nas cidades brasileiras sem nenhuma base legal.

Executando o transporte de carga, de encomendas e de documentos, os *motoboys* e agora também as *motogirls* atuam, na maioria das vezes, como trabalhadores autônomos contratados por empresas urbanas, que prestam o serviço de entrega rápida ou dele faz uso diretamente.

Ao incremento da utilização do veículo automotor de duas rodas, associa-se, infelizmente, o registro a maior número de acidentes de trânsito com vítimas, que correspondem ao intervalo situado entre 61 e 82% do total de ocorrências, contra 6 e 7% de sinistros com vítimas do total de acidentes com automóveis. Esses, são dados da pesquisa *Impactos Sociais e*

Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas, realizada em 2003 pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), segundo a qual a parcela dos custos relativa aos acidentes de trânsito com vítimas envolvendo motocicletas corresponde a 19% do custo total desses acidentes, embora a frota de motocicletas eqüivalha a 10% da frota nacional de veículos.

Na tentativa de controlar a prestação dos serviços de transporte assinalados, vários entes da federação instituíram, ao longo dos últimos anos, regramentos para discipliná-las. No entanto, tal procedimento foi questionado frente ao Supremo Tribunal Federal, guardião do cumprimento da Constituição, mediante a apresentação de Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) contra a lei do Estado de Santa Catarina, uma vez que se considera ser competência privativa da União, a formulação de norma legal sobre trânsito e transportes, vide o inciso XI do artigo 22.

Feitas essas considerações, pensamos que a regulação sobre os transportes em pauta deva ser enfrentada de pronto pelo legislativo federal. Afinal, após reconhecer as novas tendências da vida social brasileira, devemos, dentro da prerrogativa de legislador nacional, cobrir o vácuo jurídico existente.

Todos os aspectos abordados motivaram o projeto de lei aqui apresentado o qual, pela sua importância e alcance social, contamos ver aprovado, com o apoio dos nossos Pares.

Sala das Sessões, em de de 2007.

Deputado ULDURICO PINTO