



PARECER Nº , DE 2009

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 203, de 2001 (PL. nº 06302, de 2002, na Câmara), que *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.*

RELATOR: Senador **EXPEDITO JÚNIOR**

I – RELATÓRIO

É submetido à análise desta Comissão, o Substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 203, de 2001, de autoria do Senador Mauro Miranda, que trata da regulamentação da profissão de "mototaxista" e "motoboy".

Naquela Casa, a matéria foi analisada pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. À proposição foram apensados os Projetos de Leis nºs 2370/2000, 3044/2000, 4731/1998, 4385/2001, 4416/2001, 5088/2001, 6887/2002, 408/2003, 1613/2003 e 2384/2003.

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, opinou pela aprovação do projeto de lei e apensados, com substitutivo, nos termos de parecer do Relator, Deputado Tarcísio Zimmermann.

Na Comissão de Viação e Transportes, as proposições foram aprovadas, com parecer do Deputado Hugo Leal, com subemenda substitutiva ao texto aprovado na comissão que apreciou inicialmente a matéria, dada a aprovação de voto em separado, do Deputado Mauro Lopes.

Por sua vez, a Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das iniciativas, nos termos da subemenda substitutiva da Comissão de Viação e Transportes, rejeitando as emendas apresentadas naquela Comissão, consideradas antirregimentais.



Registre-se, finalmente, que o substitutivo aprovado inclui dispositivos diferentes daqueles existentes no projeto original. O elevado número de matérias apensadas acabou gerando um conteúdo voltado para a regulamentação dos serviços de transportes de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete. Ainda assim, trata-se de disposições diretamente relacionadas com a atividade desenvolvida pelos mototaxistas.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, nos termos do que dispõe o art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que são submetidas à sua apreciação. Com relação a esses aspectos, cremos que o texto do Substitutivo da Câmara dos Deputados não revela restrições ou impedimentos.

Quanto ao mérito, embora seja de competência da Comissão de Assuntos Sociais uma análise mais aprofundada do tema, não deixaremos de manifestar nossa concordância em relação ao texto adotado pelos nobres Deputados. Ele complementa, com propriedade, a regulamentação da atividade de transportes com motocicletas.

Entendemos também necessária a regulamentação do moto-frete e a adoção de normas de trânsito específicas para essa atividade econômica, embora o projeto original não trate da atividade econômica, mas sim da atividade profissional. A regulamentação do transporte é oportuna, mas cremos que não deve ocorrer em substituição à matéria trabalhista.

A entrega de mercadorias em motocicletas e motonetas (moto-frete) é apenas parte do fenômeno urbano que envolve os “mototaxistas” e “motoboys”. O substitutivo, portanto, atenta para apenas uma parte da questão e não cuida de regulamentar o exercício profissional daqueles que trabalham em serviços de entrega. Cremos que é possível conciliar as duas visões do problema.

Na Câmara dos Deputados, a alteração do enfoque iniciou-se com o parecer da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, de autoria do Deputado Tarcísio Zimmermann. Ali ele declara textualmente que “o interesse social está a exigir uma regulamentação mínima dessas atividades. Somos do entendimento, todavia, que não se trata de uma hipótese de regulamentar-se a profissão, que tem um caráter restritivo, mas, sim, de estabelecer-se critérios mais rígidos às pessoas que manifestem interesse em utilizar seus veículos de forma profissional, sendo, a nosso ver, a alternativa mais indicada a modificação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB”.



Na sequência, as demais Comissões da Câmara que analisaram o tema limitaram-se a seguir essa orientação inicial, sendo que a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania restringiu-se a analisar os aspectos constitucionais, jurídicos e regimentais.

Então, consideramos respeitáveis e defensáveis os argumentos expostos naquela Casa, mas entendemos que as posições diferentes não são incompatíveis. A proposição aqui aprovada regulamenta uma profissão que presta relevantes serviços à população. Não podemos simplesmente desconhecer essa realidade. Precisamos dar suporte legal para que esses profissionais não sejam vítimas de arbitrariedades e restrições descabidas ao desenvolvimento de seu trabalho. Só uma lei pode garantir isso.

Somos, então, pelo retomada do texto aprovado, em decisão terminativa, aqui no Senado Federal, na Comissão de Assuntos Sociais - CAS, nos termos do Parecer nº 40, de 2002, relatado pelo Senador Moreira Mendes (*ad hoc*). E, numa visão conciliatória, resolvemos acolher a maior parte das mudanças propostas pela Câmara.

Como, naquela ocasião, o texto original não foi analisado nesta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, aproveitamos a oportunidade para registrar que não detectamos aspectos inconstitucionais, injurídicos ou antirregimentais no Projeto de Lei do Senado nº 203, de 2001, do nobre Senador Mauro Miranda. O mesmo já dissemos a respeito do substitutivo.

Assim, propomos a junção entre a proposição do Senado Federal e a maior parte do Substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados.

III – VOTO

Em face do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 203, de 2001, acrescido das mudanças aprovadas na Câmara, constantes dos **arts. 2º, 3º, 4º, 5º e 6º** do substitutivo. Alteramos a redação da ementa e do art. 1º do projeto para adequá-las às modificações acolhidas. Essas alterações são recebidas como emendas de redação.

Para conciliar as exigências para o exercício profissional, constantes do art. 2º do projeto original e das mudanças introduzidas com o art. 139-B na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, transportamos as alterações da Câmara para o art. 2º do texto original, renumerando o art. 139-C, acrescido à citada lei, como 139-B. Em consequência, foi necessário modificar os arts. 6º e 8º do texto consolidado para fazer referência ao art. 2º do projeto.



Rejeitamos a alteração proposta para o art. 230, do Código de Trânsito (Lei nº 9.503, de 1997), tendo em vista que se refere ao transporte escolar com moto-taxi, o que não nos parece apropriado. Ademais, o texto do referido artigo remete ao art. 136, que trata de transporte coletivo (impossível em motocicletas), e ao art. 139-A, que trata do transporte de mercadorias. Não se trata, obviamente, de transporte escolar.

Corrigimos a redação do inciso VIII, acrescido ao art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, para fazer referência ao art. 139-A, tendo em vista que o art. 139-B não possui parágrafo segundo e tudo indica que a penalidade prevista no texto se refere ao transporte de mercadorias perigosas, constante do § 2º do art. 193-A. No inciso IX do mesmo artigo, retiramos a referência ao art. 139-B, transportado para o art. 2º do texto consolidado. E introduzimos uma referência genérica ao cumprimento das normas que regem a atividade dos mototaxistas, compatibilizando as redações.

As modificações efetuadas pela Câmara são recebidas como emendas aditivas. Todas as alterações e acréscimos propostos foram reunidos em texto único, na forma do art. 133, § 6º do Regimento Interno do Senado Federal – RISF:

TEXTO FINAL CONSOLIDADO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,
JUSTIÇA E CIDADANIA

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 203, DE 2001

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, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre



regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

I – ter completado vinte e um anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos dois anos, na categoria;

III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I – carteira de identidade;

II – título de eleitor;

III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;

IV – atestado de residência;

V – certidões negativas das varas criminais;

VI – identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 3º São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 1º:

I – transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;

II – transporte de passageiros.

Parágrafo único. Quando solicitado para o serviço comunitário de rua, ao profissional caberá:

I – observar o movimento de chegada e saída dos moradores em sua residência;

II – acompanhar o fechamento dos portões do imóvel;

III – comunicar aos moradores, ou à polícia, sobre qualquer anormalidade nos veículos estacionados na rua;

IV – comunicar aos moradores, ou à polícia, sobre a presença de pessoas estranhas e com atitudes suspeitas na rua.



Art. 4º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro 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 executivo 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 Conselho Nacional de Trânsito – 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 *side-car*, nos termos de regulamentação do Contran.

Art. 139-B. 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.”

Art. 5º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 244.**
.....

VIII – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei;

IX – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto nos arts. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização.



§ 1º
.....”(NR)

Art. 6º A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, prevista no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 7º 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 1º de maio de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Art. 8º 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 no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e no art. 2º desta Lei.

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

Sala da Comissão, 3 de junho de 2009

Senador DEMÓSTENES TORRES, Presidente

Senador EXPEDITO JÚNIOR, Relator