

PROJETO DE LEI DO SENADO nº. , de 2011

Altera as Leis nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 e 12.009, de 29 de julho de 2009, para disciplinar o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, de entrega de mercadorias e em serviço comunitário com o uso de motocicleta.

Art. 1º. O artigo 2º da Lei nº. 12.009, de 29 de julho de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“.....

Art. 2º.

.....

V – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

.....(NR)”

Art. 2º. O artigo 139-A da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, renumerando-se o atual inciso IV para VI:

“.....

Art. 139-A.

.....

IV – uso de pneus adequados ao deslocamento em pista molhada;

.....(NR)”

.....

§ 2º. É proibido o transporte de qualquer mercadoria presa ao corpo do condutor, além 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;

§ 3º. Ao transportador de que trata o caput deste artigo é vedado o transporte remunerado de passageiros;

.....(NR)”

Art. 3º. A Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo XIII-B:

CAPÍTULO XIII-B

DA CONDUÇÃO DE PASSAGEIROS

Art. 139-C. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de passageiros – 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:

- a)** uso de veículo com motor de potência máxima de 200 cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos);
- b)** uso de proteção descartável para o capacete do passageiro;
- c)** uso de pneus adequados ao deslocamento em pista molhada;
- d)** cano de escape dotado de proteção contra queimaduras;

§ 1º. É vedado ao condutor do veículo, de que trata o caput deste artigo, quando transportando passageiro:

- a)** dar partida antes que o passageiro coloque o capacete de segurança e esteja devidamente acomodado no assento;
- b)** ultrapassar a velocidade de 60 km/h (sessenta quilômetros por hora), independentemente da velocidade máxima prevista para a via;
- c)** trafegar entre as faixas de trânsito, ainda que para ultrapassar veículos retidos por semáforos ou devido a congestionamentos;
- d)** realizar manobras bruscas passíveis de oferecer risco de acidentes ou que contrariem a vontade do passageiro.

§ 2º. Ao transportador, de que trata o caput deste artigo, é vedado o transporte remunerado de mercadorias;

.....(NR)”

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, observado, no que couber, o disposto no art. 8º da Lei nº. 12.009, de 29 de julho de 2009.

J U S T I F I C A Ç ã O

São muitas as tentativas feitas no sentido de aperfeiçoar a regulamentação de uma das mais recentes atividades profissionais, amplamente conhecida e autodenominada como “motoboys” e “mototaxistas”. Aqui no Congresso Nacional, tanto no Senado, quanto na Câmara dos Deputados, foram numerosos os projetos apresentados. A maior parte, no entanto, seja por falta de oportunidade, conveniência momentânea, por força regimental, foi arquivada. Embora algumas dessas proposições tivessem excelente conteúdo legislativo como, por exemplo, o Projeto de Lei do Senado nº. 108, de 2004, de minha autoria, que acabou arquivado por força de disposição regimental.

O presente projeto, como o que lhe antecedeu, teve “inspiração” no texto apresentado, em 1997, pelo eminente Senador Ronaldo Cunha Lima, cuja “Justificação”, passados catorze anos, continua plenamente atual, quando lembra que, “no âmbito da legislação federal, especificamente, é pertinente disciplinar aspectos básicos relacionados com a prestação (dos referidos) serviços, as características do veículo utilizado e a capacitação exigida do condutor, de modo a garantir um mínimo de segurança ao usuário. Afinal, trata-se de um veículo muito mais vulnerável no trânsito que os tradicionalmente utilizados no transporte público de passageiros...”.

De fato, tivesse sido redigida nos dias de hoje, tal “Justificação” acrescentaria que, segundo estudo até então inédito, realizado em 2001 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, intitulado “*Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas*”, os **custos totais dos acidentes de trânsito ocorrido nas rodovias do país** alcançavam a astronômica cifra de **cinco bilhões e trezentos milhões de reais por ano**. Isso, reitere-se, sem levar em conta aqueles ocorridos em áreas não-urbanas, onde estão instalados os maiores trechos de nossas principais rodovias.

Desses acidentes, os que têm, proporcionalmente, custo mais elevado, são aqueles que envolvem motocicletas, já que neles o número **de vítimas** é muito maior. Estudiosos estimaram essa **proporção** em **90% para os acidentes de motocicleta** e similares e em **9% para os demais veículos** (CARROL, C.L. & WALLER, P.F. *Analysis of fatal and non-fatal motorcycle crashes and comparisons with passenger cars*. Chapel Hill, Highway Safety Research Center/University of North Carolina, 1980; 2 COOKRO, D.V. *Motorcycle safety: an epidemiologic view*. Ariz. Med., 36 605-7, 1979; 3 CRAIG, G.R. et al. *Lower limb injuries in motorcycle accidents*. Injury, 15:

163-6, 1983; 4 DODSON Jr., C.F. *Motorcycle injuries: problem without solutions. J. Arkansas. Med. Soc.*, 73: 115-9, 1976.)

Essa estimativa já está confirmada na cidade de **São Paulo** (KOIZUMI, Maria Sumie. “Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no Município de São Paulo”, 1982. [Tese de Doutorado - Faculdade de Saúde Pública da USP.])

Números do **Corpo de Bombeiros Militar** paulista, Estado que tem a maior frota desses veículos, são estarrecedores: de 1998 a 2006 foram **279.140 atendimentos**, que geraram **291.882 vítimas**, das quais **2.149 fatais** (*Dados fornecidos pelo Setor de Estatísticas do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo*).

A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – paulista, prevê que **31,5% dos motociclistas em serviço de entrega percorrem de cento e cinquenta a duzentos quilômetros POR DIA**. Pressionados de um lado pelas exigências do empregador e do cliente e, de outro lado, pelo ganho com produtividade, os motociclistas, muitos dos quais jovens e inexperientes, lideram o *ranking* da imprevidência, com manobras ousadas e ultrapassagens perigosas, colocando em risco a própria vida e a dos demais.

Dados da Polícia Rodoviária Federal mostram que o número de acidentes envolvendo motos aumenta relativamente mais que a quantidade de veículos registrados nos órgãos oficiais. Enquanto a frota cresceu 23,48% entre 2002 e 2004, os acidentes rodoviários envolvendo motocicletas, no mesmo período, aumentaram 31,71% (9.584, em 2002; 11.039, em 2003; e 12.042, em 2004), indicando um envolvimento maior desses veículos em acidentes, e isso apenas nas rodovias federais, onde a sua presença é relativamente escassa. Desses acidentes resultaram 13.301 feridos e 927 mortos. Mais do que o reflexo de um período, esses números podem ser indicadores de uma tendência.

Também não se pode perder de vista a gravidade das lesões decorrentes desses acidentes. Estudo do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo mostrou que 68,7% das vítimas de acidentes ocorridos durante a condução desses veículos permanecem internadas, em média, por 15,8 dias. Desses pacientes, 31,1% sofreram lesões na pelve e membros inferiores e 21,3% na cabeça, com óbitos de 17,6% no primeiro caso e de 23,5% no segundo.

Diante de um quadro tão dramático, impõe-se reconhecer a necessidade de se criar mecanismos para reduzir essas funestas estatísticas, as quais, na quase totalidade, referem-se a jovens e autônomos.

Em vista da gravidade do problema, solicitamos a colaboração dos nobres parlamentares para a rápida aprovação do projeto de lei que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador MARCELO CRIVELLA