

ARTIGO COMECE CERTO



TEMA: POR QUÊ? MOTOTAXISTA, MOTOFRETISTA...

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) publicou nesta sexta-feira (18/06/2010) a **Resolução 350**, que regulamenta o curso especializado obrigatório destinado a profissionais que realizam transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista). A partir de 15 de dezembro os mototaxistas e motofretistas deverão realizar o curso obrigatório de **30 horas-aula** para o exercício da atividade. De acordo com a **Lei 12.009**, para o exercício do mototáxi e do motofrete é necessário que o profissional tenha completado 21 anos, possua habilitação por pelo menos dois anos na categoria "A", utilize colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos e seja aprovado em curso especializado, regulamentado pelo **CONTRAN**. Segundo a regulamentação do Conselho, o curso será dividido em duas etapas: Curso Teórico que terá carga horária de 25 horas-aula e o curso de Prática de Pilotagem Profissional com duração de 5 horas-aula. Para realizar o curso, além dos requisitos exigidos pela **Lei 12.009**, o condutor não poderá estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação ou impedido judicialmente de exercer os seus direitos. Para ser aprovado no curso especializado o condutor deverá ter cem por cento de frequência e ser aprovado com setenta por cento na avaliação. Em caso de reprovação o condutor terá prazo máximo de 30 dias para realizar nova avaliação.

O curso será ministrado pelos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) ou por instituições por eles autorizadas e abordarão assuntos relativos à ética e cidadania na atividade profissional, noções de legislação, gestão do risco sobre duas rodas e segurança e saúde. De acordo com a Resolução, serão reconhecidos os cursos específicos, destinados a motofretistas ou mototaxistas, que tenham sido ministrados por órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), Sistema S ou instituições por eles credenciadas até a entrada em vigor da Resolução 350 (15 de dezembro de 2010). O motociclista profissional deverá realizar o curso de reciclagem a cada cinco anos. Esse curso terá carga horária de 10 horas-aula, sendo o módulo teórico de 7 horas-aula e o de prática de pilotagem de 3 horas-aula. Outro requisito para o exercício da atividade é a autorização do poder público concedente e o registro da motocicleta na categoria aluguel.

A mencionada Lei tem natureza de Lei de Trânsito e Lei Trabalhista, pois parte dela (Arts. 1º a 3º, o 6º e 7º) promovem a criação das atividades e impõe sanções fundadas na CLT. Direito do Trabalho não é nossa especialidade, mas na prática seria registrar o profissional como 'motofretista' ou 'mototaxista' ao invés de 'motorista', criando uma nova classe de trabalhadores, e até nova classificação de ocupação específica. Outra parte da Lei (Arts. 4º e 5º) promovem alterações no Código de Trânsito, estabelecendo condições de circulação, registro do veículo e sanções administrativas de trânsito. Os números do Departamento Nacional de Trânsito (**DENATRAN**) apontam para a urgência em integrar de forma eficaz as motos ao trânsito. Nos últimos dez anos, o total de motocicletas em circulação aumentou quatro vezes: passando de 3 milhões, em 2000, para cerca de 12 milhões, no fim de 2009.

Por quê? A LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009, 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:

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 21 (vinte e um) anos;
- II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (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.

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. 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, previstas 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.

RESOLUÇÃO Nº 350 DE 14 DE JUNHO DE 2010;

Regulamenta o curso de formação para motofretistas e mototáxis. Institui curso especializado obrigatório destinado aos profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

Prática de Pilotagem Profissional

Motofretista

Prática de pilotagem profissional

Verificação do veículo.

Uso adequado dos equipamentos de segurança.

Acondicionamento de cargas.

Técnicas de postura corporal e de prevenção de acidentes na condução do veículo.

Mototaxista

Prática de pilotagem profissional

Verificação do veículo.

Uso adequado dos equipamentos de segurança para condutor e passageiro.

Técnicas de postura corporal e de prevenção de acidentes na condução do veículo para o transporte de pessoas.

Abordagem didático-pedagógica

As aulas teóricas devem ser dinâmicas, levando em consideração os conhecimentos prévios dos participantes e suas diferenças culturais e de aprendizagem. É importante ressaltar que além de informações, os conteúdos indicados na grade curricular devem possibilitar discussões permanentes que favoreçam a aquisição de valores, posturas e atitudes de cidadania no trânsito. A aula de prática de pilotagem, ministrada e acompanhada pelo instrutor, deverá ser realizada individualmente no veículo, conforme a carga horária determinada no item 3 deste Anexo.

A **avaliação da aprendizagem** é um processo permanente que deve ser feita no decorrer do curso, por meio de observações contínuas durante a realização das aulas e das atividades, considerando a participação e a produtividade de cada participante. Entretanto, ao final do curso, o instrutor teórico deverá elaborar uma prova com no mínimo 20 (vinte) questões de múltipla escolha, com no mínimo 4 (quatro) alternativas, redigidas de forma clara e objetiva, considerando os conteúdos abordados nas aulas.

A **avaliação prática** deverá ser realizada ao final do Módulo III (Prática de Pilotagem Profissional). Caberá ao instrutor elaborar uma lista de checagem, conforme orientações contidas no Manual de Prática de Pilotagem Profissional, a fim de avaliar as condições para a pilotagem segura de cada um dos participantes.

5. Disposições Gerais

I - A carga horária total do curso é de 30 horas-aula, sendo 20 horas/aula destinadas ao Módulo I (Básico), 5 horas/aula ao Módulo II (Específico) e 5 horas/aula ao Módulo III (Prática de Pilotagem Profissional).

II - Considera-se hora-aula o período igual a 50 (Cinqüenta) minutos.

III - A carga horária presencial diária será organizada de forma a atender as peculiaridades e necessidades da clientela, não podendo exceder, em regime intensivo, 10 horas/aula por dia.

IV - O profissional que queira exercer as atividades de motofretista e de mototaxista, ao mesmo tempo, deverá realizar um curso com carga horária total para receber a certificação em uma atividade e, posteriormente, a qualquer tempo, freqüentar apenas 5 horas/aula do Módulo II (Específico) e 5 horas/aula do Módulo III (Prática de Pilotagem Profissional) com respectivas avaliações.

V - O curso será ministrado por profissionais habilitados em cursos de instrutores de trânsito e/ou por profissionais que tenham formação (técnica ou superior) afim às disciplinas.

VI - Será considerado aprovado no curso, o participante que tiver 100% de freqüência e, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acerto nas questões relativas ao conteúdo teórico e 70% (setenta por cento) na avaliação prática. Em caso de reprovação, o participante terá prazo máximo de 30 (trinta) dias para realizar nova avaliação.

VII - Os certificados serão emitidos pelos órgãos, entidades ou instituições autorizadas que ministrarem o curso.

VIII - O número máximo de participantes, por turma, deverá ser de 30 (trinta) alunos.

IX - Para a realização das aulas e da avaliação do Módulo III (Prática de Pilotagem Profissional), a instituição disponibilizará veículos equipados em conformidade à legislação vigente.

X - O motociclista profissional realizará curso de atualização a cada 5 (cinco) anos, conforme grade curricular disposta no Anexo II desta Resolução.

XI - O curso de atualização deverá coincidir com a data de validade de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

a) A fim de compatibilizar prazos e de não ensejar ônus aos motociclistas profissionais, os cursos realizados antes da data de entrada em vigor desta Resolução terão sua validade estendida até a data limite da segunda realização dos exames de aptidão física e mental, necessários à renovação da CNH.

XII - Os motociclistas profissionais aprovados no curso especializado e que realizarem a atualização exigida terão os dados correspondentes registrados em seu cadastro pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, informando-os no campo “observações” da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Pesquisa:

“Segundo a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego - **ABRAMET**, sociedade de médicos especialistas em Medicina de Tráfego filiada à Associação Médica Brasileira que desenvolve ações, estudos e pesquisas visando à prevenção de acidentes decorrentes da mobilidade humana, procurando evitá-los ou mitigar a dor deles decorrente, sentindo-se respaldada por sua efetiva participação na construção coletiva, democrática, da Lei nº. 11.705/2008, que batizou de “Lei que Salva Vidas”. Sabe-se que, nos dias de hoje, a mortalidade e a morbidade decorrente dos acidentes com motocicletas é o fenômeno que mais assusta a todos que trabalham com segurança no trânsito.

As projeções indicam que em 2009 as motos estarão envolvidas em cerca de 30% das mortes, respondendo por cerca de 10.000 vítimas fatais. Importante frisar que, quando se verifica o comportamento das taxas de mortalidade por qualidade da vítima, a morte de motociclistas é a única que descreve trajetória crescente ao longo dos anos no Brasil, sendo que as demais categorias, pedestres, ciclistas, e ocupantes de veículos, permanecem estáveis ou apresentam redução nos últimos dois anos. Os motociclistas sofrem, ainda, com a segunda maior taxa de internação hospitalar por acidentes de trânsito, perdendo apenas para os pedestres. O transporte público tem como característica indispensável à universalidade, devendo ser capaz de transportar todas as pessoas, independentemente da idade ou condição física e só isto já demonstra a evidente inadequação da motocicleta para o transporte público. Passageiros, em sua maioria inexperiente em relação a este tipo de transporte, se constituirão em um novo fator de risco e, em caso de acidente, multiplicarão as já absurdas taxas de mortos, feridos e incapacitados produzidas pelo trânsito brasileiro. Nos municípios do interior, onde a atividade de mototáxi cresceu na ilegalidade, já temos as maiores taxas de mortalidade no trânsito do país, atingindo 35 mortos para cada grupo de 100.000 habitantes por ano, enquanto a média nacional está em 18 mortos por 100.000 habitantes por ano.

Os custos com acidentes, hoje estimados pelo **IPEA** em 28 bilhões de reais/ano, sofrerão significativo aumento e a conta será paga pela sociedade brasileira. O impacto desta ameaça à saúde pública é imediato e de grande magnitude em face de expressão dos gastos com os acidentes de trânsito no orçamento do SUS. As internações hospitalares por traumas no trânsito, que caíram em 2008 pela primeira vez em muitos anos, retomarão sua trajetória ascendente, lotando emergências, **UTIs**, enfermarias e clínicas de reabilitação com desdobramentos na previdência social para cobertura de maior número de pensões e benefícios. O benefício da oportunidade do desenvolvimento de atividade laborativa por mototaxistas será amplamente superado pelo risco, com conseqüente aumento do sofrimento humano frente perdas evitáveis de vidas e de saúde dos brasileiros”. Manifesto da ABRAMET enviado ao Presidente da República sobre o Projeto de Lei do Senado regulamentando a atividade de Mototáxi, ; São Paulo, 22 de julho de 2009.

“Segundo o IPEA os números do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) apontam para a urgência em integrar de forma eficaz as motos ao trânsito. Nos últimos dez anos, o total de motocicletas em circulação aumentou quatro vezes: passando de 3 milhões, em 2000, para cerca de 12 milhões, no fim de 2009. sem campanhas educativas, é traduzido pela relação de mortes e pessoas com ferimentos que tiveram sua capacidade limitada. A pesquisa Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) sobre custos hospitalares, acidentes com vítimas representam um custo 11 vezes maior do que um acidente sem vítima. O valor médio do atendimento para casos graves com internação é de R\$ 47.588, além do custo de reabilitação que pode chegar a R\$ 56 mil.

Já atendimentos sem internação têm um custo médio de R\$ 645,00. O que se sabe sobre a moto? Um veículo importante, mas perigoso, no qual o pára-choque pode ser o próprio condutor. Sabe-se que quando ela circula junto com veículos maiores, temos um grande problema. Falta uma campanha educativa ampla para que todas as informações sejam transmitidas”

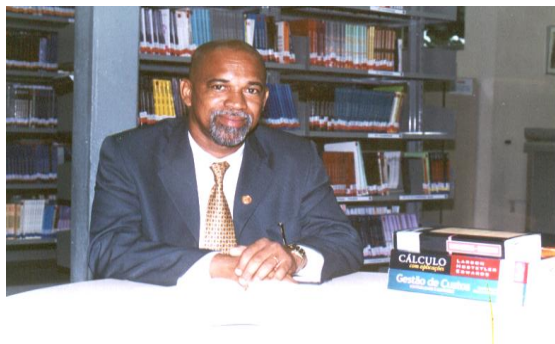
REFERENCIAS BIBIOGRAFICAS

Brasil, Código de Trânsito Brasileiro. Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº. 9.503, de 23-9-97 – 2ª. edição – Brasília: DENATRAN, 2007. 1000p.:il
Brasil. Constituição (1988) Constituição da República Federativa do Brasil: Texto Constitucional promulgado em 5 de outubro de 1998, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nºs 1/92 a 39/2002 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nºs 1 a 6/94. – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2003. 383p.
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, anotada. 6ª edição, junho 1990. São Paulo. Cpyright-Mapa Fiscal Editora LTDA. 981p.

REFERENCIAS ELETRONICAS

<http://transitoamigo.blog.terra.com.br/2009/07/28/mototaxi-manifesto-contrario-da-abramet/>
<http://www.osmotoqueiros.com.br/?tag=motofaixa>
<http://portal.detran.ce.gov.br/noticias/lei>
<http://www.denatran.gov.br/>
<http://www.fetropar.org.br/index.php>
<http://abraciclo.com.br/index.php>
http://www.denatran.gov.br/ultimas/20100618_mototaxi.htm
<http://www.portaldotransito.com.br/noticias/contran-regulamenta-curso-para-mototaxi-e-motofrete.htm>
<http://www.abrasun.com.br/noticias.php?id=68>

AUTOR



Jorge Geraldo de Jesus Rosário - Bacharel - Administração de Empresas (FABAC) Bacharel - Direito em curso, (FABAC), MBA – Gestão Pública e Empresarial (FABAC), MBA Executivo Internacional - Gerenciamento em Projetos (FGV), MBA em Inteligência Estratégica – ADESG/BA / Faculdade Batista Brasileira, Pós-Graduação - Política e Estratégia (UNEB), Extensão Universitária em Metodologia do Ensino Superior em Técnicas de Ensino (FABAC). Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano / Universidade Salvador- UNIFACS Laureat INTERNATIONAL UNIVERSITIES (em curso), Exercício das Funções: Consultor Político, Consultor da FENASDETRAN, Vistoriador e Examinador de Trânsito – DETRAN/BA, Conselheiro Estadual – Conselho Estadual da Saúde / CESBA, Conselheiro Estadual do Comitê Técnico Estadual da Saúde do Negro/Governo do Estado da Bahia, Conselheiro Estadual – Conselho Curador da Fundação Estatal Saúde da Família/FESF-SUS, Conselheiro Estadual – Comitê da Mortalidade Infantil da SESAB, Conselheiro da Associação Nacional dos Advogados Afrodescendentes-ANAAD, Secretário Executivo do CMIP, Secretário Geral do Instituto dos Operadores de Direito Desportivo do Estado da Bahia- IODEB, Diretor Executivo - Instituto Internacional Holístico Quantun Universo – IIHQU, Membro da Comissão de Promoção da Igualdade Racial – COMPIR/OAB/BA, Promotor de Polícia Comunitária, Presidente - Central Única dos Conselhos Comunitários de Segurança Pública do Estado da Bahia– CENTRAL/BA, Diretor - Membro do Comitê de Estudos Trânsito e Vida. Técnico em Identificação Veicular e Documental, Ex- Coordenador Regional 25ª Circunscrição Regional de Trânsito - CIRETRAN/Simões Filho/BA, Autor de vários projetos e Artigos.

E-mail – jgjr2011@hotmail.com.br

Novo cel. 71 9600-0250