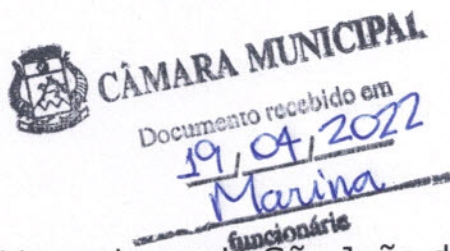


São João da Boa Vista, 10 de janeiro de 2022.

OFÍCIO DO EXPEDIENTE nº 62



Exm^o(a) Senhor(a)

Vereador(a) Presidente da Câmara de Vereadores de São João da Boa Vista

Dirigimo-nos a V. Exa. para encaminhar, a título de sugestão de iniciativa legislativa, material contendo fatos e fundamentos relacionados aos condutores de motocicletas na cidade, sugerindo, com todo respeito, a edição de lei obrigando o uso por condutores de motocicletas, no âmbito do Município de São João da Boa Vista, de jaleco refletivo com a inscrição da placa da motocicleta na parte da frente e de trás, para, dentre outras finalidades, facilitar e permitir a identificação do condutor e do garupa no caso de acidentes e de eventual cometimento de infrações de trânsito, infrações penais etc.

Colocando-nos à disposição desse Colegiado para o debate do assunto.

Atenciosamente,

SUGESTÃO

Criação de lei municipal obrigando o uso por condutores de motocicletas e caronas ou garupas, no âmbito do Município de São João da Boa Vista, de jaleco refletivo com a inscrição da placa da motocicleta na parte da frente e de trás, bem como na parte de trás do capacete e nas caixas, baús, mochilas e objetos similares que estiverem transportando.

ASSUNTO:

Uso de jaleco refletivo por condutores de motocicleta e seus garupas ou caronas, contendo a inscrição da placa da motocicleta na parte da frente e de trás, bem como nas caixas, baús, mochilas e objetos similares que estiverem transportando, com a finalidade de facilitar e permitir a identificação do condutor e do garupa (ou carona) no caso de se envolverem em acidentes, ou serem vítimas de furto, roubo, ou até mesmo na hipótese de cometimento, por eles, de infrações de trânsito, infrações penais etc.

TEXTO DA SUGESTÃO:

Como é de conhecimento popular, de uns tempos para cá, vêm aumentando consideravelmente a prática por condutores de motocicletas de diversos tipos de infração de trânsito (ex.: desrespeito ao sinal semafórico, desenvolvimento de velocidade excessiva e incompatível com as condições de tempo e local, tráfego na contramão de direção, tráfego sobre calçadas, tráfego em

pequenos corredores entre outros veículos, quase resvalando nestes ou em seus espelhos retrovisores etc), infrações penais (crimes contra o patrimônio: roubo, furto, receptação, crime contra o meio ambiente, decorrente de **poluição sonora** (Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, art. 51, "caput"), contravenção penal de perturbação do trabalho ou do sossego alheios (Decreto-Lei nº 3.688, de 03.10.1941, art. 42), e assim por diante.

Além de conduzirem motocicleta em alta velocidade, eles as empinam e, não satisfeitos, ainda as aceleram ao máximo e, em seguida, desligam e religam sua ignição, provocando estouros em seus escapamentos, produzindo barulho à semelhança de rojão, causando, com isso, **poluição sonora**, prevista como crime ambiental pela Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (art. 51, "caput").

Embora a grande maioria dos condutores de motocicleta seja responsável, pilotando-as com prudência, cautela, perícia e em estrita observância às leis e demais regras de trânsito, contribuindo de forma positiva e louvável no transporte de pessoas e coisas, bem como para o bom desempenho dos diversos seguimentos da economia local, certo é que uma outra parte, felizmente minoritária, as vem conduzindo na forma acima descrita, **causando poluição sonora** e colocando em risco a vida e a integridade física própria e de terceiros.

Recentemente, mais especificamente no dia 16 de dezembro de 2021, a "Folha de São Paulo" publicou matéria sobre as

diversas manobras efetuadas por motociclistas, por meio das quais eles provocam barulho e nível de ruído insuportáveis, a configurar **poluição sonora**, conforme segue abaixo:

"Cortar o giro/tirar de giro/enrolar o cabo:

Acelerar o motor até a rotação máxima, geralmente pressionando a embreagem. Isso provoca o chamado "corte de giro do motor", mecanismo que preserva o conjunto mecânico quando ele atinge o giro máximo. A ação provoca sons altos.

Surfe ou suicida:

Manobra em que o piloto se equilibra em cima da moto e a faz de prancha de surfe. Cair nessas ocasiões pode ser bem perigoso, o que faz a manobra ser também chamada de suicida.

Robozão:

São motos de alta cilindrada e geralmente importadas. Marcas geralmente chamadas desse modo são Tiger Triumph e BMW.

Borrachão:

Manobra em que o piloto destraciona a roda traseira, acelera a moto em alta rotação, mas não sai do lugar. A ação faz fumaça subir.

Raspão ou raspada:

Tipo de grau em que o piloto empina a moto e raspa o escapamento e/ou placa no chão, gerando faíscas pelo atrito.

Dar um quebra:

Desviar de um obstáculo bruscamente ou fazer uma curva com a moto inclinada usando apenas o peso do corpo para fazer o zigue-zague.

Tocar a moto/é o toque:

Gíria para identificar motociclistas que pilotam bem. Exemplo: "O pai é o toque".

Rodograu:

Ruas ou vias desertas e com pouco patrulhamento policial cobiçadas por motociclistas para dar grau.

RL:

Do inglês "Rear Lift", a manobra consiste em elevar a traseira da moto, inclinando o quadro sobre a roda frontal e parando por alguns segundos".

São exatamente algumas dessas as manobras praticadas por boa parte dos motociclistas diariamente neste município, e principalmente nos finais de semana (sextas-feiras, sábados, domingos e feriados), produzindo **poluição sonora** e molestando, perturbando a paz e a tranquilidade, incomodando e desassossegando a população.

Como se não bastasse, muitos desses motociclistas (ou "motoqueiros" como preferem ser chamados), retiram o **"abafador"** do escapamento de suas motocicletas, fazendo com que elas produzam barulho muito acima do normal e permitido por lei.

O **"abafador"** é um item que trabalha de maneira semelhante ao **"silenciador"**, reduzindo os ruídos desnecessários produzidos pela motocicleta. Ele deixa de lado os sons mais agudos e ressalta os sons mais graves. Ele fica na parte traseira do veículo, um elemento antes da ponteira do escapamento.

Ao invés de passar por um labirinto, os gases e os ruídos passam apenas por um tubo cheio de furos, o gás entra em

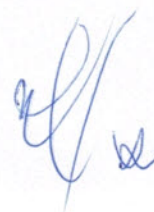
uma câmara de ressonância e em seguida em outro tubo. Esse tipo de abafador é o mais simples e os veículos de fábrica já vêm com ele. Tal item também faz com que o motor perca um pouco de potência.

No caso do abafador esportivo, ele garante um ronco mais grave e potente, sem que haja uma perda de potência. Ele é um tubo reto revestido de algodão de vidro e outros isolantes acústicos.

Tirar o silenciador do escapamento, além de deixar o veículo mais barulhento, ainda pode acarretar outros problemas junto com a modificação. A primeira dor de cabeça é o próprio barulho, o som não será dos mais agradáveis, o veículo começará a vibrar mais e peças que são encaixadas ou rosqueadas podem começar a se soltar.

Outro problema que a retirada do silenciador do escapamento pode causar é um maior consumo de combustível. O equipamento tira um pouco da potência, os engenheiros utilizam essa informação para calibrar o motor corretamente, esse ganho de potência pode fazer o motor perder a calibração e aumentar o consumo.

A retirada do silencioso do escapamento pode sim trazer mais potência e aumentar o ronco do motor, elemento querido por muitos, mas os prejuízos serão maiores que os "benefícios", como multas e apreensões.



A ausência de **"silenciadores"** e **"abafadores"** em um veículo é definida no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) como infração média e pode acarretar multa ao infrator. A razão disso é que os ruídos se encaixam na **lei de poluição sonora**. Além disso, a falta desses itens contribui também para a poluição do ar.

A modificação dos abafadores também pode se encaixar em infrações, nesse caso, graves. A troca desses itens sem autorização prévia pode acarretar multa e medidas administrativas.

Além disso, o veículo pode ser retido e liberado somente após a regularização.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), ruídos acima de 75 decibéis são prejudiciais à audição humana. Eles podem causar perda de capacidade auditiva a longo prazo.

Sem os silenciadores, alguns veículos podem emitir ruídos de até 110 decibéis, o controle é importante não só para deixar as cidades mais silenciosas, mas também para o bem estar da população.

Importante observar ainda que de acordo com o disposto no artigo 54, I, do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias **"utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores."**



De acordo com as normas legais e com o Manual "Capacetes da OMS (2007)", todo capacete deve possuir, obrigatoriamente, **forração interna**.

Normalmente esse **forro** é feito de material macio, acolchoado e que pode ser esmigalhado, geralmente feito em poliestireno expandido (*poliestireno ou PS é uma resina termoplástica dura, amorfa e transparente polimerizada através do estireno (vinil benzeno)*), comumente chamado de "espuma de borracha", ajudando a manter a cabeça confortável e o capacete bem ajustado.

O capacete ainda oferece proteção por meio de uma casca externa dura.

O capacete visa a atender a diversas finalidades, sendo as principais:

- a-)** proteção da cabeça do motociclista, agindo como uma barreira mecânica entre a cabeça e o objeto, a fim de evitar lesões graves na cabeça e no cérebro, diminuindo o impacto de uma força de colisão na cabeça; e
- b-)** proteger os ouvidos do motociclista.

Assim produzido o capacete, **o motociclista fica com o aparelho auditivo totalmente protegido**, de modo que todo som ou ruído produzido pelo escapamento da motocicleta ou pelo atrito da placa da motocicleta com o solo, ou pela aceleração etc, não atingem, provocam ou geram qualquer incômodo ou desconforto ao condutor da motocicleta.

Além disso, como o escapamento em toda e qualquer motocicleta fica instalado na parte inferior dela, e ainda tem a sua saída para depois do corpo do condutor, **o barulho ou ruído por ele produzido, por menor que seja, vai obrigatoriamente para trás, é projetado só para trás, jamais retornando e atingindo o motociclista.**

Em outras palavras, o barulho ou ruído produzido pelo escapamento de motocicleta não atinge ou incomoda o seu condutor.

Sabe-se que em face da frequente ocorrência, na cidade, de barulho e ruído produzidos pelos escapamentos de motocicletas, principalmente nos finais de semana, muitas pessoas, principalmente aquelas que já possuem certa idade ou são portadoras de necessidades especiais, não conseguem dormir ou descansar minimamente e, em razão disso, estão ficando doentes, pois passaram a desenvolver algum tipo de transtorno de fundo emocional, somente conseguindo dormirem um pouco durante o dia, e assim mesmo à base de calmantes. Outras também estão indo para o mesmo caminho, estando a ingerir medicamentos fortes. Crianças e animais domésticos, como cães, gatos e aves (pássaros etc), por sua vez, se assustam com o barulho ensurdecido produzidos pelos escapamentos de motocicletas.

A imprensa local, ultimamente, vem dando destaque à **poluição sonora** decorrente de barulho produzido por motocicletas

na cidade. Vide nesse sentido matéria veiculada no jornal "O Município", em edição que circulou no dia 17/novembro/2021.

Em artigo sobre **poluição sonora**, elaborado em 08/2014 e publicado do **JUS.Com.br** em **09/2014**, **Anderson Costa e Silva** e **Edson Ricardo Saleme**, com propriedade, escrevem:

"A poluição sonora gera danos que podem ser irreversíveis no ser humano. Quase todo movimento gera sons perceptíveis ao nosso ouvido. É quase impossível estar nas grandes cidades e não se incomodar com algum som desagradável, que pode ser produzido por fontes diversas, tais como, veículos, embarcações, vizinhos, igrejas, casas de shows, estádios, festas populares, entre tantos outros.

Entretanto, alguns desses fenômenos acústicos podem ser extremamente incômodos ao ser humano, aos animais e até mesmo às plantas, sempre que possível, devem ser minimizados obedecendo-se aos regramentos legislativos existentes. Quando impossível sua eliminação deve-se buscar minimizá-los empregando recursos disponíveis, tais como revestimentos acústicos, abafadores de ruídos, protetores auriculares etc., para que a saúde do ser humano seja, na medida do possível, adequadamente preservada e para que o meio ambiente urbano seja saudável e equilibrado.

Esse artigo versará sobre o que é poluição sonora, quais são os limites legais aceitáveis, vários aspectos jurídicos sobre o tema, fazendo uma abordagem, ao final, de como o poder judiciário paulista têm decidido sobre esse grave problema ambiental que atinge indistintamente os habitantes das urbes.

1 – RUÍDO: INVISÍVEL FONTE POLUIDORA

Os fenômenos da industrialização bem como a urbanização da humanidade são fontes incessantes de poluição sonora. Os efeitos dessa poluição sonora nas urbes são incontáveis e muitas vezes imperceptíveis; a incessante busca da saúde e do equilíbrio ambiental, nesse particular, é protegida pela Constituição Federal de 1988.

O artigo 225, caput, da Constituição Federal Brasileira, estabelece como um Direito do ser humano, "o meio ambiente ecologicamente equilibrado".

Contudo, para se obter uma "sadia qualidade de vida" seguramente a poluição sonora nas urbes deve ser, quando possível, suprimida ao máximo ou, havendo impossibilidade, minimizar seus nocivos efeitos.

O excesso de ruídos sonoros pode e deve ser tido como fonte de poluição.

Assim o direito constitucionalmente assegurado é o meio ambiente adequado para as presentes e futuras gerações.

Esse direito é regulado por diversas legislações transversais, e que, devido à complexidade do sistema legislativo, muitas vezes, podem não ser muito convergentes. Porém, todas devem respeitar as competências constitucionais previstas, sobretudo nos artigos 23 e 24 da Constituição Federal.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) é um órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente, SISNAMA. O CONAMA foi criado pela Lei Federal nº 6938/81; esse órgão, quando se trata de deliberações atreladas às diretrizes e normas técnicas, critérios e padrões relativos à proteção ambiental e ao uso sustentável dos recursos ambientais, entre eles a poluição sonora, é o órgão regulador, sobretudo por meio de resoluções.

Assim, o CONAMA nesse particular é quem estabeleceu e estabelece as normas gerais sobre as emissões de ruídos. De tal modo, por meio da Resolução/CONAMA nº 1, de 8 de março de 1990, editaram-se regras fundamentais gerais relativas à poluição sonora.

SIRVINKAS lembra que a resolução 01/1990 do CONAMA foi editada para dar viabilidade à NBR

10.152, que dispõe sobre a Avaliação de Ruídos em Áreas Habitadas, criada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

A Resolução CONAMA nº 1/90 dispõe que "a emissão de ruídos, em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, inclusive as de propagandas políticas, obedecerá, no interesse da saúde, do sossego público, aos padrões, critérios e diretrizes estabelecidos nesta Resolução".

Quanto aos ruídos produzidos por veículos automotores regula-se por meio das Resoluções CONAMA nº 17/95, nº 002/93 e nº 252/99.

3 - A POLUIÇÃO SONORA NAS URBES COMO FONTE DE ENFERMIDADES IRREVERSÍVEIS

Nos termos da reportagem destacada em um veículo de comunicação, a qual fora publicada há mais de 23 (vinte e três) anos, apontou-se problemas identificados pela Organização Mundial da Saúde relativos à poluição sonora. Esse problema não é nenhuma novidade. O conteúdo do artigo referia-se ao fato de que: "no interior do ouvido humano existe uma espécie de caracol, imerso num ambiente aquoso, envolvendo o nervo responsável pela captação de ondas sonoras. O som entra pela orelha em ondas transmitidas pelo ar. Para atingir esse caracol, é transformado em ondas líquidas, semelhantes às ondas do mar. Ao chegar no caracol,

as ondas líquidas sensibilizam cílios microscópicos que ondulam e transmitem a sensação auditiva para as células. Qualquer ruído acima de 85 decibéis provoca lesões irreversíveis nos cílios, posto que o barulho elevado produz ondas que varrem-nos até sistematicamente arrancá-los. Uma vez arrancados eles jamais serão repostos pelo organismo”.

A poluição, entre elas, a sonora, é a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que, direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança, e o bem-estar da população; poluidor, é qualquer pessoa natural ou jurídica, de direito público ou privado, responsável direta ou indiretamente, por atividades causadoras de degradação ambiental (Lei Federal nº 6938/81).”

A **poluição sonora**, conforme já observado, configura crime ambiental, conforme previsto no artigo 54 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Conforme observa Ivan da Silva em sua obra **“CRIMES AMBIENTAIS E JUIZADOS ESPECIAIS”**, Juruá Editora, Curitiba, 2ª edição (ano 2009), págs. 112/113, **“Poluir, conforme registra o dicionário Aurélio, significa sujar, corromper, tornando prejudicial à saúde. No dizer de Carlos Ernani Constantino, poluição “é a contaminação dos diversos ambientes vitais (terra, água, ar) pelo fato de o homem introduzir neles substâncias ou energias nocivas, acarretando**



vários danos ao bom desenvolvimento da vida de todos os seres – humanos, animais e vegetais –, bem como provocando prejuízos à própria conservação dos recursos naturais disponíveis”.

O tipo se refere à poluição de forma genérica, o que leva a abranger, além das mais comuns, como a do solo, das águas, do ar, também a poluição sonora, que era objeto de proteção no vetado art. 59, afinal, o art. 3º, III, da Lei 6.398/81, define poluição como **degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; c) afetem desfavoravelmente a biota; e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.”**

Mas a questão não se circunscreve somente ao meio ambiente.

Frequentemente, a imprensa escrita, falada e televisada tem noticiado a ocorrência de crimes graves cometidos por seus autores com o uso de motocicleta.

Cite-se, a título de exemplo, notícia publicada pela “Folha de São Paulo” no dia 20 de dezembro de 2021, sob o título **“Motoristas são atacados em arrastão em região nobre de São Paulo”**; veja vídeo, por assaltantes que se utilizavam de motocicletas.

 15 

Vídeo da cena criminosa: <https://www1.folha.uol.com.br>

Os autores de crimes utilizam motocicletas na prática das infrações, tendo em vista que esse tipo de veículo possibilita se locomoverem fácil e rapidamente no trânsito, empreenderem fuga rapidamente do local do crime sem serem identificados etc. Possibilita, ainda, tornarem seguro o proveito do crime.

No roubo popularmente conhecido como "saidinha de banco", via de regra, o condutor da motocicleta a estaciona ao lado da vítima, o garupa dela desembarca e, com emprego de arma (branca ou de fogo), aborda a vítima, subtraindo-lhe pertences e o dinheiro instantes antes sacado no banco, em seguida, o garupa sobe novamente na motocicleta e seu condutor empreende, então, fuga do local, assegurando ao garupa fuga e sucesso na empreitada criminosa, se beneficiando ambos com o proveito do crime e dificultando ou impossibilitando, ainda, serem identificados.

Importante observar ainda que de acordo com o disposto no artigo 54, I, do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias **"utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores."**

Tal medida, embora seja muito importante e absolutamente imprescindível sob o ponto de vista da proteção à vida e integridade física do condutor de motocicleta, muitas vezes, porém, serve, também, para assegurar-lhe a impunidade quando ele utiliza a

motocicleta para a prática de crimes, pois dificulta, quando não impossibilita, que a vítima veja o seu rosto, a sua face, durante a prática da infração penal, seja esta gravíssima, grave ou leve, impossibilitando o seu reconhecimento e identificação como autor do delito, importante meio de prova da autoria da infração penal no nosso ordenamento jurídico.

Mas a questão não para aí. Frequentemente, condutores de motocicletas, quando estão trafegando próximos a radares e a outros equipamentos detectores de infrações de trânsito, agindo com a finalidade de evitarem a identificação da motocicleta e, por consequência, a sua punição, encobrem a sua placa de identificação com uma das mãos, ou projetam uma das pernas para trás e, com o pé, encobrem a placa (vide foto anexa), impossibilitando totalmente a identificação do veículo e sua consequente punição.

Ora, a motocicleta já não possui placa de identificação na frente e a placa da parte de trás é muito pequena, mormente se comparada a outras placas de identificação de veículos automotores, dificultando sobremaneira a sua leitura. Que dirá, então, se for encoberta pelo motociclista ?!

Nesse contexto, a questão em destaque (**prática de infrações penais, infrações de trânsito, poluição sonora e outros eventos com o uso de motocicletas**), além de atingir, afrontar e prejudicar toda a coletividade local, passou a ser problema de saúde pública (risco à integridade física e psíquica das pessoas), bem como risco à segurança e ao patrimônio dos cidadãos de bem,

urgindo a adoção de medidas eficazes por parte do Poder Público, dentre as quais a criação de lei, a fim de facilitar e possibilitar a identificação dos agentes, como forma de resposta por parte do Poder Público a todos quantos residem ou frequentem a cidade, que labutam diariamente, que cumprem suas obrigações para com os órgãos públicos, que merecem ser tratadas com um mínimo de dignidade e respeito.

A Colômbia, em um passado não muito distante, dominada pelo narcotráfico, constatando que grande parte dos crimes de tráfico de drogas era praticada com o uso de motocicletas, criou lei tornando obrigatório o uso por condutores de motocicletas de jaleco refletivo contendo a inscrição da placa do veículo na frente e atrás e na parte de trás do capacete (vide foto anexa).

Tal medida contribuiu decisivamente para a redução dos índices de criminalidade no citado país, tendo em vista a possibilidade de identificação do autor do fato e sua consequente punição.

O então deputado Danrlei de Deus Hinterholz (PSD-RS), durante seu mandato, apresentou o Projeto de Lei 3.515/12, obrigando motociclistas, inclusive acompanhantes, a usar capacete com o número da placa do veículo.

Justificou que um dos objetivos da medida é proteger os proprietários de motos de roubo. **"Os ladrões serão inibidos por**



não possuírem o capacete com as especificações técnicas determinadas."

Outro benefício da proposta, conforme o autor, **"será a facilidade para visualizar e identificar os veículos nos casos de acidente de trânsito. De acordo com o autor, estatísticas da Secretaria de Segurança Pública mostram a ocorrência de mais de 16 mil roubos de veículos por ano. "Deste alarmante número, aproximadamente 50% são de motocicletas".**

O então deputado estadual por São Paulo José Bittencourt, em setembro de 2009, apresentou à Assembleia Legislativa projeto de lei que proíbe o ingresso e a permanência de pessoas utilizando capacete ou qualquer tipo de cobertura que oculte a face nos estabelecimentos comerciais públicos ou abertos ao público.

Em sua fala disse: **"Sabemos que um percentual muito alto de crimes praticados é feito por motociclistas. Estou falando dos bandidos motociclistas que utilizam a motocicleta para cometer delitos e praticar crimes contra a sociedade. Na Colômbia, o índice de violência foi reduzido extremamente quando houve a proibição até do garupa. E na Colômbia o pessoal usa jaleco refletivo com o número da placa no próprio jaleco e no capacete".**

Diversos municípios no Brasil, ao regulamentarem o serviço de transporte de passageiro e de entrega de mercadorias

porta a porta, em veículo tipo **motocicleta (profissão popularmente conhecida como *motoboy*)**, tornaram obrigatório, pelo **motociclista**, o porte de credencial expedida pelo Departamento Municipal de Trânsito, bem como o **uso de jaleco contendo a identificação a quem esteja vinculado, assim como seu número identificativo (número da credencial)**, dados estes que **deverão estar estampados também no veículo**.


Nesse sentido, cita-se, a título de exemplo e analogia, a Lei Municipal nº 1.079, de julho de 2008, do Município de Colômbia-SP, art. 15 (vide cópia anexa).


"Art. 15 – O motociclista deverá, obrigatoriamente, portar credencial expedida pelo Departamento Municipal de Trânsito, e usar jaleco contendo a identificação daquele a quem estejam vinculados, assim como seu número identificativo (número da credencial), dados estes que deverão vir estampados também no veículo".


Diante disso, não é nenhuma novidade no país a obrigatoriedade por motociclistas, dependendo da profissão que exercem (profissão de *motoboy*), de usarem jaleco contendo sua identificação ou a daqueles a quem estejam vinculados.

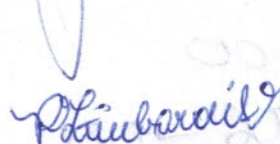
De acordo com o disposto no artigo 21 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), ao

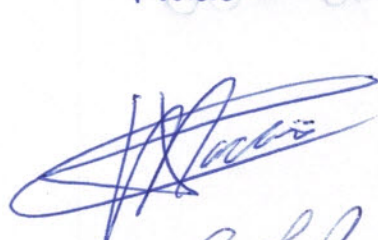
tornando obrigatório, no âmbito da circunscrição deste Município, o uso por todo condutor de motocicleta, bem como pelo garupa ou carona, de jaleco refletivo contendo a inscrição da placa da motocicleta na parte da frente e de trás do jaleco, assim como na parte de trás do capacete e ainda em caixas, baús, mochilas e objetos similares que estiverem transportando.

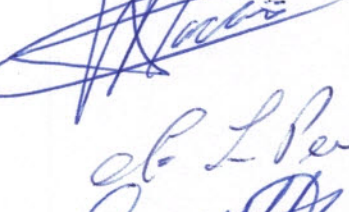
 CPF 12/5125100/048 280.780

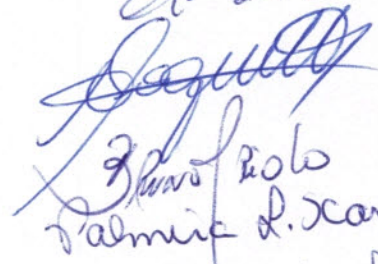
 CPF. apt. 31 Sta. Clara

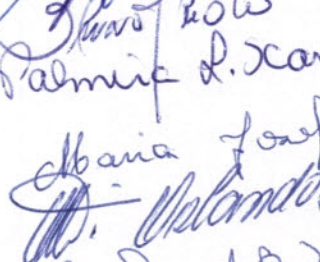
 CPF. apto 31, cond. Sta Clara
CPF 70938598-87 L-1 AS

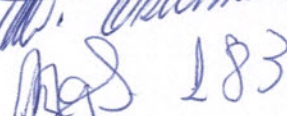
 CPF. 278.279.668.29 - APT 33

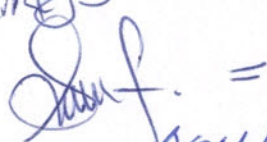
 CPF. 276.344.308.70 APT 33

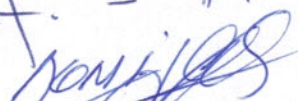
 CPF. 050.777.668.27. Gr. 21
338.695 318 27 Pichouse

 CPF 880.775.008-20
Dalmir D. Xarelli 200463088-49

 CPF 158611.018.76
Volando Duque Datto = 26.8013.890

 18313 429

 = 19.498.581

 JONISETE F. MONTEZ 116 18105060-2

O Projeto de Lei 3515/12, do deputado Danrlei de Deus Hinterholz (PSD-RS), obriga motociclistas, inclusive acompanhantes, a usar capacete com o número da placa do veículo. Pelo texto, as informações deverão ser gravadas na parte traseira central dos capacetes.

Segundo a proposta, a inscrição da placa deverá obedecer às seguintes determinações:

- fundo azul e caracteres brancos;
- espaçamento entre um caractere e outro;
- fonte Mandatory;
- largura de 140 milímetros e altura de 100 milímetros;
- altura do corpo dos caracteres de 25 milímetros;
- borda na mesma cor dos caracteres, com espessura de 3 milímetros; e
- película reflexiva resistente às intempéries;

Desobedecer à lei será considerado infração gravíssima. Com isso, o condutor poderá receber sete pontos na carteira e pagar multa no valor de R\$ 574.

Benefícios

Segundo Danrlei de Deus, um dos objetivos da medida é proteger os proprietários de motos de roubo. “Os ladrões serão inibidos por não possuírem o capacete com as especificações técnicas determinadas”, argumenta.

Outo benefício da proposta, conforme o autor, será a facilidade para visualizar e identificar os veículos nos casos de acidente de trânsito. De acordo com o deputado, estatísticas da Secretaria de Segurança Pública mostram a ocorrência de mais de 16 mil roubos de veículos por ano. “Deste alarmante número, aproximadamente 50% são de motocicletas”, afirma.

Tramitação

O projeto tramita em conjunto com o PL [5651/09](#) e outras quatro proposições, que já foram [aprovadas](#) na Comissão de Viação e Transporte. Agora seguem para análise na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em caráter conclusivo e em regime de prioridade.

Reportagem - Maria Neves

Edição – Regina Céli Assumpção

Fonte: Agência Câmara de Notícias

17 DE SETEMBRO DE 2009



<https://www.al.sp.gov.br> > ementario > anexos

17 de set. de 2009 — Cita projeto de lei, de sua autoria, que **obriga** a construção de ... E na Colômbia o pessoal usa **jaleco refletivo** com o número da placa no ...

17 DE SETEMBRO DE 2009

124ª SESSÃO ORDINÁRIA

Presidentes: CÉLIA LEÃO, LUIS CARLOS GONDIM, RAUL MARCELO, CARLOS GIANNAZI e CONTE LOPES

Secretário: ALEX MANENTE

RESUMO

PEQUENO EXPEDIENTE

001 - CÉLIA LEÃO

Assume a Presidência e abre a sessão.

006 - JOSÉ BITTENCOURT

Dá conhecimento de matéria, de sua autoria, que proíbe o ingresso de pessoas com capacete em estabelecimentos comerciais. Justifica que a medida visa facilitar a identificação e coibir crimes.

SR. JOSÉ BITTENCOURT - PDT - SEM REVISÃO DO ORADOR -

Sra. Presidente, Srs. Deputados, Sras. Deputadas, telespectadores da TV Assembleia, imprensa, funcionários, quero falar do projeto de lei que protocolizamos ontem nesta Casa que proíbe o ingresso e a permanência de pessoas utilizando capacete ou qualquer tipo de cobertura que oculte a face nos estabelecimentos comerciais públicos ou abertos ao público.

Sabemos que um percentual muito alto de crimes praticados é feito por motociclistas. Estou falando dos bandidos motociclistas que utilizam a

motocicleta para cometer delitos e praticar crimes contra a sociedade. Na Colômbia, o índice de violência foi reduzido extremamente quando houve a proibição até do garupa. E na Colômbia o pessoal usa jaleco refletivo com o número da placa no próprio jaleco e no capacete.

Então com este projeto queremos levantar um grande debate nesta Casa, no Estado de São Paulo. Convocaremos a entidade de classe, não só daqueles que utilizam a motocicleta para trabalhar, mas sindicatos, até mesmo empresas que se utilizam desse tipo de veículo para realizar ações em todas as áreas do comércio e de serviços.

O projeto será discutido com uma maior amplitude, vai passar pelas comissões. E o que ele prevê? Que o capacete tem que ser retirado antes de o motociclista adentrar a faixa de segurança, por exemplo nos postos de gasolina para abastecimento. Capuzes, bonés, gorros não se enquadram nessa proibição, que também tem multa, salvo se houver ocultação da face.

Sr. Presidente, é importante fazermos esse debate na Casa. Os estabelecimentos terão que se amoldar a esse texto legal, colocar placas indicativas que é proibida a entrada de pessoas utilizando capacete ou qualquer tipo de cobertura que oculte a face. Essa é a ideia e o centro deste projeto.

Estaremos acompanhando nas comissões e deveremos oportunamente realizar audiências públicas nesta Casa a fim de que esse projeto tenha o curso regular regimentalmente. E uma vez aprovado, que o Governo do Estado se utilize desse instrumento para reduzir o índice de violência do Estado de São Paulo.

É bom que se diga que não se combate a violência com uma única ação. A violência se origina de diversos fatores, mas é combatida com um conjunto de medidas, desde investimento em áreas sociais, na Educação, geração de emprego, e até, na outra ponta, com ação repressiva. Mas prefiro uma ação muito mais social e educativa do que a repressiva.

mo(R)tocicleta



splitting ('costurando')

sobre

as
Motociclista na prática de lane
faixas)



Modelo de jaleco refletivo para motociclistas

Hoje li sobre o assassinato num assalto, por dois motoqueiros, do empresário Antonio Faleiro Filho, 53 anos, dono do mais tradicional bufê de Belo Horizonte. Conheci Seu Antonio em 2002, quando abri a primeira *lan house* de Belo Horizonte e o bufê Faleiro era meu fornecedor. Lembrei-me também do assalto, na quarta-feira, à mãe do jogador Roger, no Rio, por motoqueiro e garupa, que a feriram e mataram seu namorado. Motos se tornaram o veículo favorito de criminosos urbanos. Primeiro, acho que a moto por si só já é um perigo. É um veículo feito para cair, não foi feito para ficar em pé. O golpe da saidinha de banco, a mais terrível modalidade de crime atualmente no Brasil, é feito sempre por motos. Por quê?

- 1 - é um veículo rápido e pode circular fácil entre carros no trânsito, prático para fugas e para seguir; "costura" sobre as faixas de trânsito;
- 2 - o motoqueiro pode andar de máscara, *ooops*, capacete, o que é a mesma coisa;
- 3- o tamanho da placa de identificação de moto é muito pequeno, de difícil leitura;

4 - subir e sair de uma moto são movimentos fáceis e rápidos.

Tamanho

Se algum deputado, em meio à **inércia** característica da maioria na atividade, se interessar, vou dar algumas sugestões para diminuir as facilidades de a moto ser um veículo prático para cometer delitos.

1 - limitar a velocidade máxima de uma moto na área urbana, permitindo a circulação apenas de motos de baixa cilindrada, a não ser para agentes da lei (ninguém vai cometer assalto de lambreta);

2 - acabar com o uso do capacete, exceto para menores de 12 anos de idade; é uma máscara para dificultar a identificação do bandido;

3 - aumentar o tamanho das placas das motos. Enquanto as placas de carros e caminhões têm o tamanho de **40cm x 18cm** (quase o tamanho de uma **folha de papel A4**), as placas de moto têm o tamanho de **18cm x 13 cm**, menos que meia folha A4. Como vêem, tamanho de placa de moto é só para enfeitar, não vale de nada.

4 - proibir o **lane splitting** (moto "costurar" sobre faixas de trânsito). Com isto, em qualquer acidente resultado desta prática, contra veículos ou pedestres, a culpa recairá sobre o motociclista.

O uso do capacete, segundo estatísticas, diminui em cerca de 20% o número de traumatismos e mortes em acidentes. Em alguns países este índice alcançou 50%. Na Itália chegou a 66%. Então seu uso é útil. Mas diminuindo-se a cilindrada permitida em via urbana, pode-se eliminar o capacete nas cidades. Ou limitá-lo a menores de 12 anos idade. Talvez seja possível inventar o capacete transparente?

Jaleco

Outro dado interessante: alguns países adotam o uso obrigatório de **jaleco refletivo** ostentando o número da placa da moto em grandes caracteres, para condutor e garupa. Na Colômbia, por exemplo, esta medida diminuiu em **70%** o uso do veículo em ações criminosas. Um jaleco custaria cerca de R\$30.

É interessante a legislação sobre uso do capacete nos Estados Unidos, por exemplo. Lá a legislação é estadual. Em alguns estados, seu uso é proibido. Em outros, obrigatório somente para menores de 17 anos de idade, obviamente na garupa. São sugestões. Mas é preciso que as autoridades acordem para a legislação sobre motos. É óbvio que seu uso foi direcionado para a bandidagem. Está na cara que é um veículo amigo da impunidade. Achar um motoqueiro que acabou de cometer um crime numa cidade, é procurar uma agulha no palheiro. Moto é para bandido como era, antigamente, o cigarro Continental: uma preferência nacional.

Postado há 5th March 2011 por [Márcio Lima](#)

Marcadores: [capacete](#) [jaleco](#) [refeltivo](#) [lane splitting](#) [moto](#) [motoqueiro](#) [placa de](#) [moto](#) [saidinha de banco](#)

PL 3515/2015 - Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990

Reveja o despacho inicial apostado ao **Projeto de Lei** n. 3.515/2015, para incluir o exame pelas Comissões de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, ...

Projeto obriga motociclista a usar número da placa no capacete ...

14/08/2012 ... **O Projeto de Lei** 3515/12, do deputado Danrlei de Deus Hinterholz (PSD-RS), obriga motociclistas, inclusive acompanhantes, a usar capacete ...

Portal da Câmara dos Deputados

Apresentação do **Projeto de Lei** n. 3515/2012, pelo Deputado Danrlei de Deus Hinterholz (PSD-RS), que: "Dispõe sobre a obrigatoriedade do motorista e de seu ...

Comissão aprova exigência da inscrição de placas de motos nos ...

04/07/2012 ... O texto aprovado é um substitutivo do relator, deputado Arolde de Oliveira (PSD-RJ), aos **projetos de lei** PL 5651/09, 1228/11, 1371/11, ...

▼ Em 18/10/2009 12h56

★★★★★

A Colômbia vivia uma guerra civil há 8 anos, com atentados em todas as cidades e em Bogotá principalmente. As Farc dominavam as cidades e campos. Com o governo Uribe, as coisas mudaram. Este governo treinou um exército aquartelado e o colocou nas ruas e campos para combater o crime organizado. O resultado poderia ser copiado *ipsis literis* pelo governo brasileiro. Inclusive, todos os motociclistas têm que ter inscrito em seu capacete o número da placa da moto, além de um jaleco refletivo com as mesmas inscrições. Isso resolveria nossos problemas. Por que, indignado, pergunto, por que essa letargia dos governos Estaduais e Federal?

111 opiniões
[avaliar](#) [fechar](#)







Colômbia-SP

Legislação Digital

LEI MUNICIPAL Nº 1.079, DE 7 DE JULHO DE 2008

Dispõe sobre a criação e regulamentação no município de Colômbia, do serviço de transporte individual de passageiros, doravante denominado "Moto-táxi", e do serviço de entrega de mercadorias, discriminado na presente norma como "Moto-entrega", e dá outras providências.

Fábio Alexandre Barbosa, **Prefeito do Município de Colômbia**, Estado de São Paulo, no desempenho de suas atribuições legais,

Faz saber que, de acordo com o que autoriza o art. 35, inciso VI, da Lei Orgânica do Município de Colômbia, a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

Art. 1º O serviço de transporte passageiro e de entrega de mercadorias porta a porta, em veículo automotor, tipo motocicleta, no Município de Colômbia, será regido por esta Lei,

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I - Moto-Táxi - serviço de transporte de passageiros em veículo automotor tipo motocicleta.

II - Moto-Entrega - serviço de transporte de mercadorias em veículo automotor tipo motocicleta.

Art. 3º - Os serviços de moto-táxi e moto-entrega classificam-se como:

I - Regulares - são aqueles destinados ao transporte de passageiros com idade superior a 18 anos e aqueles de entrega de mercadorias que não sejam de vidro, produtos químicos, armamentos e munições, e produtos tóxicos.

II - Especiais - são aqueles destinados ao transporte de passageiros em idade entre 07 e 18 anos, e aqueles de entrega de mercadorias não permitidas pelos serviços classificados como regulares.

§ 1º Outros serviços que possam ser caracterizados como especiais, deverão ser regulamentados por Decretos do Executivo.

§ 2º Os menores de 18 anos somente poderão ser transportados, mediante autorização por escritos dos pais ou responsável, que deverá ser exigida pelo moto-taxista no momento do início da corrida, sob pena de responder, nos termos desta lei, pelo descumprimento desta determinação, nos moldes do Capítulo VI, artigos 24 e seguintes, desta Lei.

Art. 4º Os serviços mencionados no artigo 1º serão explorados por pessoas jurídicas e profissionais autônomos possuidores de autorização de serviço público expedida pela Prefeitura Municipal de Colômbia, nos moldes do artigo 175 da Constituição Federal, por intermédio de concessão, permissão ou autorização.

Art. 5º A autorização mencionada no artigo anterior será outorgada em caráter precário, pelo prazo de 24 (vinte e quatro) meses, renovável, podendo ser cassada a qualquer tempo pela Administração Municipal de acordo com o interesse público e, principalmente, quando houver o descumprimento do disposto nesta Lei, nas resoluções expedidas pelo Departamento Municipal de Trânsito e no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 6º A prestação dos serviços disciplinados por esta Lei deverá, obrigatoriamente, ser coberta por contrato de seguro que garanta o ressarcimento dos prejuízos materiais e pessoais causados:

I - ao condutor;

II - ao passageiro;

III - às mercadorias transportadas pela motocicleta.

Parágrafo único O valor da cobertura do contrato de seguro mencionado no "caput" deste artigo deve ser, no mínimo, duas vezes o previsto para o seguro obrigatório - DPVAT.

Art. 7º Fica estabelecido o número máximo de 10 (dez) motocicletas para cada 1000 (hum mil) habitantes, sendo a proporção aferida de acordo com o último censo divulgado pelo IBGE.

CAPÍTULO II

Dos Prestadores de Serviço

Art. 8º A pessoa jurídica constituída conforme disposto na legislação civil e/ou comercial poderá prestar os serviços de que trata esta Lei.

Art. 9º Também poderá prestar o serviço mencionado no art. 1º a empresa que contrata profissional autônomo para, em nome daquela, realizar os serviços - Agência.

§ 1º A agência fornecerá os equipamentos de segurança, o ponto, telefone, sendo responsável solidária pela manutenção do seguro, bem como pelos prejuízos eventualmente provocados no exercício da atividade autorizada.

§ 2º A contratação de profissionais por Agência deverá ser feita obrigatoriamente através de Contrato de Agenciamento.

Art. 10. A pessoa jurídica autorizada a explorar o serviço de que trata esta Lei deverá possuir, no mínimo 5 (cinco), e no máximo 10 (dez) motocicletas.

Art. 11. A pessoa jurídica autorizada deverá possuir estacionamento próprio para atender, na integralidade, o número de motocicletas que a

ela estiver vinculada.

Art. 12. A pessoa jurídica constituída com a finalidade de explorar os serviços de que trata esta Lei poderá, preenchidos os requisitos legais, receber autorização do Departamento Municipal de Trânsito para explorar apenas 1 (um) ponto.

Art. 13. Será permitida a exploração dos serviços por profissional autônomo, se atendidas todas as exigências previstas na presente Lei.

§ 1º Os profissionais autônomos prestarão os serviços descritos no art. 1º em ponto fixo a ser designado pelo Departamento Municipal de Trânsito.

§ 2º A escolha dos pontos prevista no parágrafo anterior será feita mediante ordem cronológica de inscrição dos interessados junto ao Departamento Municipal de Trânsito.

CAPÍTULO III

Do Motociclista

Art. 14. Para trabalhar como condutor de motocicleta, deverá o indivíduo obter junto à Prefeitura Municipal de Colômbia autorização para tanto, atendendo os seguintes requisitos:

I - apresentar requerimento formulado pelo proprietário da motocicleta, instruído com os seguintes documentos:

- a) cópia autenticada da cédula de identidade;
 - b) cópia autenticada de carteira de habilitação para conduzir motocicletas, expedida há pelo menos 1 (hum) ano;
 - c) cópia autenticada de comprovante de residência no Município;
 - d) certidão comprobatória de não ter nenhuma restrição judicial ou administrativa para conduzir veículos automotores, obtida junto ao órgão competente;
 - e) certidão de antecedentes criminais comprovando não ter sido condenado pela prática de crime doloso ou ser reincidente em crime culposos nos últimos 5 (cinco) anos;
 - f) certidão de regularidade obtida junto ao cartório eleitoral;
 - g) certidão de regularidade obtida junto ao cartório militar;
 - h) certidão comprobatória de inscrição no cadastro de profissionais autônomos a Prefeitura Municipal de Colômbia;
 - i) cópia autenticada da documentação da motocicleta, obrigatoriamente licenciada no município;
 - j) apresentar apólice de seguro com prazo não inferior a 24 (vinte e quatro) meses, que garanta cobertura para os eventos descritos no art. 6º desta Lei;
 - k) comprovante de aprovação em vistoria técnica, quanto às condições de uso da motocicleta, realizada pelo CIRETRAN;
 - l) autorização legal do proprietário da motocicleta, na hipótese de o condutor não consubstanciar-se no proprietário da mesma.
- II - obter a autorização expedida pelo Departamento Municipal de Trânsito que lhe permita explorar os serviços de moto-táxi e/ou moto-entrega.

Art. 15. O motociclista deverá, obrigatoriamente, portar credencial expedida pelo Departamento Municipal de Trânsito, e usar jaleco contendo a identificação daquele a quem estejam vinculados, assim como seu número identificativo (número da credencial), dados estes que deverão vir estampados também no veículo.

§ 1º No caso de profissional autônomo, o jaleco e o veículo deverão conter o endereço do seu ponto fixo e o número identificativo contido na credencial de porte obrigatório.

§ 2º A credencial identificará o motociclista e seu respectivo veículo, sendo, portanto, pessoal e intransferível.

§ 3º No caso de substituição do veículo, o interessado deve requerer a expedição de nova autorização junto ao Departamento Municipal de Trânsito, com o conseqüente cancelamento da anterior.

Art. 16. A autorização ao profissional autônomo será outorgada ao interessado que forneça os dados do veículo a ser por ele utilizado. Na hipótese de substituição do veículo, segue o previsto no § 3º do artigo anterior.

Parágrafo único. Em hipótese alguma o veículo poderá ser usado por preposto na prestação de serviço.

Art. 17. No caso do moto-táxi, o transporte será de um passageiro por viagem.

Parágrafo único. O motociclista deverá manter à disposição dos passageiros capacetes limpos, do tipo "fechado, com viseiras, renovados no máximo a cada três anos.

Art. 18. Sem prejuízo das obrigações legais, especialmente as que se relacionem ao trânsito, estatuídas pelo Código de Trânsito Brasileiro e demais disposições Federais, Estaduais e Municipais pertinentes ao tema, o motociclista deverá:

- I - dirigir de forma a garantir a segurança e o conforto do usuário;
- II - manter velocidade compatível à legislação de trânsito vigente;
- III - não praticar manobras bruscas ou que possam representar qualquer risco ao usuário;
- IV - manter-se decentemente trajado, com calça comprida, camisa ou camiseta e o jaleco obrigatório;
- V - manter a ética individual, respeitando os demais meios de transporte;
- VI - respeitar sempre o passageiro, sendo prestativo e tratando-o com polidez e urbanidade;

VII - não recusar corridas, salvo se o passageiro despertar atitude ou comportamento suspeito, ou estiver embriagado;

VIII - participar, sempre que convocado, de cursos e palestras promovidos pelo Departamento Municipal de Trânsito;

IX - nunca ultrapassar a velocidade de 40 Km/h.

CAPÍTULO IV

Das Motocicletas

Art. 19. Os veículos destinados aos serviços a que alude esta Lei, deverão atender, obrigatoriamente, às seguintes exigências:

I - ter no máximo 10 (dez) anos de uso;

II - conter as inscrições determinadas pelo art. 14 desta Lei;

III - possuir potência mínima de 100 cilindradas, e máxima de 500 cilindradas;

IV - estar com a documentação rigorosamente completa e atualizada;

V - estar licenciado pelo órgão de trânsito competente;

VI - possuir, no caso de moto-entrega, um baú de fibra de vidro ou estrutura similar, cujas dimensões não poderão exceder os 90 cm de largura, 60 cm de comprimento e 70 cm de altura;

VII - o baú ou estrutura similar deverão possuir bordas arredondadas, e não poderá manter afixado a ele qualquer tipo de peça ou alça que comprometa a segurança do motociclista;

VIII - a carga máxima de um veículo de moto-entrega será de 60 Kg.

CAPÍTULO V

Das Disposições Gerais

Art. 20. As pessoas jurídicas estão obrigadas a encaminhar ao Departamento Municipal de Trânsito requerimento solicitando baixa dos motociclistas que não prestarem mais serviços a ela, até o prazo máximo de 03 (três) dias, contados do término do contrato que mantinham com estes, sob pena de responder solidariamente por indenizações que venham a ser cobradas, por danos pessoais ou materiais, de profissionais que estejam operando delas desvinculados.

Art. 21. Será permitido àqueles autorizados a prestar os serviços expressos nesta Lei que formem consórcios, cooperativas, associações ou instituto similar para melhor realização de seguros exigidos nesta Lei.

Art. 22. Semestralmente, nos períodos de 01 a 20 de Janeiro e 01 a 20 de Julho, todas as pessoas jurídicas autorizadas a prestar os serviços especificados nesta Lei, deverão encaminhar ao Departamento Municipal de Trânsito relatório constando:

I - a qualificação dos motociclistas a elas vinculados e os dados de suas respectivas motocicletas;

II - a qualificação dos motociclistas que delas se desvincularam nos últimos 12 (doze) meses e de suas respectivas motocicletas;

III - faturamento mensal obtido durante os últimos 12 (doze) meses.

Art. 23. As tarifas dos serviços prestados serão fixados pelo Poder Executivo Municipal, por intermédio de regulamento, mediante análise de planilha de custo.

Parágrafo único. Para a definição das tarifas a serem cobradas, a Administração Municipal deverá levar em consideração a distância percorrida, se o transporte se restringe aos limites do município, ou se os ultrapassa, bem como o horário, se das 6:00 às 20:00 h. ou se as 20:00 às 06:00 horas, diferenciando-as.

CAPÍTULO VI

Das Penalidades

Art. 24. Os autorizados a prestarem os serviços especificados nesta Lei que operarem em desacordo com esta Lei, sofrerão as seguintes penalidades, de acordo com a gravidade de seus atos:

I - advertência escrita;

II - multa;

III - suspensão por 60 (sessenta) dias da autorização para a execução do serviço;

IV - perda da autorização para a prestação dos serviços no caso de reincidência.

§ 1º As penalidades previstas neste artigo serão impostas pelos agentes designados pela Administração Pública, através de notificação, assegurado o direito ao devido processo legal, ampla defesa e contraditório, utilizando-se para tanto, analogicamente, os prazos e estipulações do Código de Processo civil, para citações, intimações, defesas prévias, manifestações em geral, audiência instrutória, e recursos.

§ 2º A Administração Pública deverá regulamentar os agentes capacitados para aplicação das penalidades e julgamento de recursos, que neste caso, serão apreciados por uma Junta Relatora.

Art. 25. São consideradas faltas graves:

I - conduzir o veículo sob efeito de bebida alcoólica ou substância entorpecente;

II - alterar o número de identificação do veículo sem autorização da Administração Pública;

III - má qualidade comprovada na execução dos serviços;

IV - envolvimento em acidentes de trânsito por irresponsabilidade comprovada com ou sem vítimas fatais;

V - desrespeito ao passageiro;

VI - entregar seu veículo, credencial e jaleco para outro condutor usá-los, seja qual for o motivo;

VII - transitar com seu veículo em velocidade superior àquela descrita no artigo 18, inciso IX

Parágrafo único. Além da multa, as condutas arroladas neste artigo serão punidas com a suspensão temporária (24, III) e, na hipótese de reincidência ou de desobediência no cumprimento da pena, haverá a perda da autorização (24, IV).

Art. 26. São consideradas faltas leves todas as condutas que, não incluídas no artigo anterior, impliquem em descumprimento das obrigações trazidas por esta Lei.

Parágrafo único. As faltas leves serão punidas com advertência escrita e, na hipótese de reincidência ou de descumprimento da obrigação, haverá a imposição de multa.

CAPÍTULO VII

Das Disposições Finais

Art. 27. O Poder Executivo tem 45 (quarenta e cinco) dias, contados da publicação, para regulamentar a presente Lei.

Art. 28. Todos aqueles que exploram a atividade de moto-táxi e moto-entrega terão o prazo de 3 (três) meses, contados da regulamentação da presente lei, para se adaptar aos seus termos.

Art. 29. As despesas decorrentes com a execução da presente Lei correrão por conta de dotações próprias, consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário for.

Art. 30. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Colômbia-SP, 7 de julho de 2008.

Fábio Alexandre Barbosa

Prefeito do Município

* Este texto não substitui a publicação oficial.