



Projeto de Lei Nº 3356, de 2015

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, para atribuir aos serviços de mototáxi as mesmas diretrizes gerais previstas para os serviços de táxi.

Autor: Deputado Daniel Vilela

Relator: Deputado Leônidas Cristino

Voto Em Separado: Deputado Diego Andrade

PARECER VENCEDOR

A proposta legislativa em epígrafe propõe a alteração na Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando assegurar aos serviços de mototáxi o mesmo direito de exploração dos serviços de táxi.

Nesta comissão, o ilustre relator da matéria opinou favoravelmente a matéria mediante um substitutivo.

Independente do posicionamento dos nobres parlamentares, entendemos que a matéria deva ser melhor avaliada face as características dos serviços públicos de transporte disponibilizados à população.

A prestação do serviço público a população, seja saúde, educação ou transporte é dever do Poder Público.

Devido a importância dos serviços públicos à disposição da sociedade, a Constituição Federal estabeleceu requisitos para delegar a responsabilidade de sua prestação à coletividade ao particular, cabendo ao Poder Público (União,

Estados, Municípios, Distrito Federal) realizar a devida fiscalização dos serviços.

Sob este entendimento, os serviços de transporte público, seja por ônibus, trens, metrô ou táxis são ofertados a população mediante regras rígidas, como a prestação de um serviço adequado, o qual é definido no Artigo 6º da Lei nº 8.987/95, como:

“Art. 6º – Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

*§ 1º – Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, **segurança**, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”*

Já o Código de Trânsito Brasileiro, mas precisamente no Art. 107 estabelece que todo veículo destinado ao transporte de passageiros, deve atender as condições técnicas e aos requisitos de “**segurança** higiene e conforto.”

O requisito de transporte público seguro foi amplamente reiterado pelos legisladores por ocasião da edição da Lei nº 12.587, de 2012, mais conhecida como a Lei de Mobilidade Urbana, como pode ser constatado na redação dos artigos 5º, 12 e 14, a seguir:

“ Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

.....

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

.....

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de

qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

.....

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis n^{os} 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6^o da Lei n^o 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II

III -

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis n^{os} 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Na simples leitura dos artigos supra citados, constata-se que o legislador deixa claro que a segurança do usuário deve ser priorizada e não renegada mesmo nos serviços de transporte individual de passageiros.

Como legislador entendo que o mérito da proposta legislativa em questão deve ser apreciado nesta casa legislativa sob o prisma da segurança no transporte público.

Pesquisas demonstram que nas cidades que optaram pela adoção dos serviços de mototáxi, ocorreu um aumento significativo dos acidentes e mortes no trânsito.

Os fatores que contribuem para esse aumento da violência no trânsito urbano estão relacionados as características do veículo, o qual apresenta uma frágil estrutura, aliado a potência, bem como a inexistência de uma proteção adequada que garanta a integridade física do condutor e do passageiro, ou seja, um veículo totalmente inadequado para o transporte remunerado de passageiros.

O segundo fator a ser considerado é a grande vantagem de agilidade da motocicleta no trânsito urbano conseguida à custa da transgressão de normas

de segurança. Tem se observado que os motociclistas em geral circulam entre as faixas de rolamento e nos acostamentos a título de chegar mais rápido ao destino e com isso realizar mais viagens, maximizando o seu lucro.

Dessa forma, se a sua remuneração está diretamente ligada ao número de viagens realizadas por dia, caso eles circulem cumprindo todas as normas de trânsito, a atividade torna-se insustentável economicamente.

Diante disso, tem se constatado que um dos problemas da motocicleta é o seu alto índice de severidade. Se um táxi comum se envolver em um acidente, a probabilidade de seu passageiro sofrer algum trauma grave é muito pequena, ao contrário da moto, que o passageiro tem alta probabilidade de morte em caso de acidente.

No Relatório do IPEA intitulado “ *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas – IPEA/2003*”, constatou a triste realidade sobre o assunto no qual, “***Dos automóveis acidentados, entre 6 e 7% eram acidentes com vítimas; já em relação às motocicletas acidentadas, este número variou entre 61 e 82%. Isto ressalta a gravidade dos acidentes com motocicletas.***”

Naquela ocasião, os pesquisadores do IPEA realizaram uma previsão no relatório com o seguinte teor:

“A pesquisa mostrou grande incidência de acidentes com vítimas nos acidentes envolvendo motociclistas. A parcela de custos atribuída a esses acidentes corresponde a 19% do custo total, embora a frota de motocicletas seja 10% da frota nacional de veículos. Sabendo-se que há um crescimento acelerado da frota de motocicletas e uma tendência a utilizar intensamente serviços de entregas por meio de motocicletas, sobretudo nas grandes cidades, este problema tende a agravar-se.”

Apesar do tempo da realização da pesquisa, o aumento no número de acidentes envolvendo motocicletas tornou-se uma lamentável realidade.

No estudo elaborado em 2014 pelo Observatório Nacional de Segurança Viária “*Retrato da Segurança Viária no Brasil*”, constatou que no período de 2002 a 2013, o número de acidentes de motocicletas no Brasil triplicou.

Das 43.075 mortes no trânsito ocorridas no Brasil em 2013, 12.040 foram motociclistas ou passageiros de motos (mais de três vezes os mortos em 2002), quando 3.773 pessoas morreram. Com relação aos feridos, os dados são alarmantes, pois quadruplicou passando de 21.692 para 88.682 brasileiros feridos.

No citado estudo, constata-se uma desproporção de feridos e mortos nas regiões do Brasil. As regiões Norte e Nordeste tendem a ter mais feridos e mortos por acidentes de motocicletas.

Na região Nordeste, 49% das vítimas mortas em acidentes de trânsito estavam em motos. No Norte, o índice é parecido: 45%. Já nas regiões Sudeste e Sul, as taxas são menores: 28% e 30% respectivamente.

Segundo pesquisa realizada pela Rede SARA, em 2015, os acidentes de trânsito foram responsáveis por 48,9% das internações ocorridas. Deste percentual 52% são atribuídos aos acidentes com motocicletas, o que nos permite concluir que dependendo da situação, nem o capacete aumenta o nível de proteção do usuário.

Em julho de 2016, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) divulgou a pesquisa “*Mortes por Acidentes de Transportes Terrestres no Brasil: Análise do Sistema de Informações do Ministério da Saúde*”.

Neste trabalho do IPEA os pesquisadores chegaram a triste conclusão:

“ O Ipea estimou em cerca de R\$ 50 bilhões por ano o valor que a sociedade brasileira perde com os acidentes de trânsito, sendo que os componentes de custo referentes à perda de produção das vítimas e aos gastos com atendimento médico-hospitalar se destacam nesta cifra (Ipea e PRF, 2015).”

A perda de produção está ligada à idade das pessoas, quanto mais jovem uma vítima fatal maior é o custo para a sociedade, e os acidentes de trânsito se constituem em uma das principais causas de morte nas faixas etárias mais jovens.

Isso se intensificou nos últimos anos quando os usuários de motos (em sua maioria pessoas mais jovens) se tornaram o principal grupo de vítimas fatais de acidentes de trânsito.

Independentemente dos custos financeiros dos acidentes, a grande quantidade de mortos e feridos no trânsito brasileiro gera fortíssimos impactos para as famílias envolvidas, a maior parte deles incomensuráveis emocionalmente, e para a sociedade em geral. É fundamental compreender esse fenômeno para que políticas adequadas de redução dos acidentes e das vítimas de trânsito tenham êxito”

A utilização de motocicletas nos serviços de transporte público de passageiros, mais conhecido como mototáxi está sendo questionada no Supremo Tribunal Federal, mediante uma Ação Direta de Inconstitucionalidade ajuizada pela Procuradoria Geral da União (Adin 4530) contra a Lei nº 12.009/2009.

Na citada Adin, o Procurador Geral da União alega que a legislação que instituiu o mototáxi, atenta contra a saúde das pessoas por expor as mesmas ao perigo de vida, violando o preceito do artigo 6º e 196 da Constituição Federal.

Segundo o Procurador Geral, o Supremo Tribunal Federal já se manifestou sobre a ameaça a saúde da população, mediante o seguinte entendimento:

“ direito público subjetivo à saúde representa prerrogativa jurídica indisponível assegurada a generalidade das pessoas pela própria Constituição da República (artigo 196) . Traduz bem jurídico constitucionalmente tutelado, por cuja integridade deve zelar, de maneira responsável, o Poder Público. (...) O direito à saúde – além de qualificar-se como direito fundamental que assiste todas as pessoas – representa consequência constitucional indissociável do direito à vida. O Poder Público qualquer que seja a esfera institucional de sua atuação no plano de organização federativa brasileira, não pode mostrar-se indiferente ao problema da saúde da população, sob pena de incidir, ainda que por censurável omissão, em grave comportamento inconstitucional (RE-Agr.

393175, 2/2/2007, e RE-Agr. 271.286 de 24/11/2000, ambos da Segunda Turma e de relatoria do Min. Celso de Melo)

Assim, entendemos que a inclusão da figura do mototáxi na Lei de Mobilidade Urbana atenta contra a saúde e a segurança dos brasileiros que necessitam de transporte público para os seus deslocamentos diários.

Entendo, que a proposta legislativa em tela não reúne condições de prosperar pois viola preceitos de cunho constitucional e os previstos nos artigos 5º, 12 e 14 da própria legislação que se pretende alterar, já citados inicialmente neste voto, ou seja, infringi o requisito básico da segurança implícito no serviço público colocado a disposição do usuário, claramente prevista na Lei nº 12.587/2012.

Diante disso, podemos concluir que a aprovação do Projeto de Lei nº 3.356/2015 irá representar um estímulo ao aumento do número de acidentes de trânsito, bem como colocará em risco desnecessário a vida de milhares de usuários inocentes, inclusive dos condutores, podendo contribuir diretamente para o aumento no número de vítimas fatais.

Diante do exposto, manifestamo-nos pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.356, de 2015, do substitutivo apresentado ao mesmo, assim como de seu apensado, o Projeto de Lei nº 5.323 de 2016.

Sala das Sessões, 8 de maio de 2017

Deputado Federal DIEGO ANDRADE
PSD/MG