

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
PROPOSIÇÃO
DE PLENÁRIO.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.356-B, DE 2015

(Do Sr. Daniel Vilela)

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; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste e do de nº 5323/16, apensado, com emenda (relator: DEP. LEOPOLDO MEYER); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 5323/16, apensado (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 5323/16

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o *caput* do art. 12-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para atribuir aos serviços de mototáxi as mesmas diretrizes gerais previstas para os serviços de táxi.

Art. 2º O art. 12-A da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi e mototáxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

.....(NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo estender aos mototaxistas os mesmos direitos garantidos aos taxistas na chamada Lei da Mobilidade Urbana, que determina que a outorga do serviço pode ser concedida a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local, bem como as condições de transferência dessa outorga.

Importante destacar que, entre as hipóteses de transferência da outorga, fica definido que, em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos do Código Civil, pelo prazo da outorga e condicionada à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos mesmos requisitos previamente fixados.

A ideia contida neste projeto de lei visa a amenizar as dificuldades pelas quais passam as famílias dos prestadores de serviço de mototáxi, quando ocorre a morte do titular da outorga do serviço. Trata-se de sugestão aprovada por unanimidade pela Câmara Municipal de Jataí/GO, decorrente de requerimento apresentado pelo Vereador Nilton César (Soró).

Encampamos a sugestão recebida e apresentamos o presente projeto de

lei, na certeza de estarmos buscando maiores garantias para uma classe de trabalhadores que enfrenta diariamente o nosso perigoso trânsito, pelo sustento de sua família.

Diante do exposto, contamos com o apoio de nossos Pares para a rápida aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 21 de outubro de 2015.

Deputado DANIEL VILELA
PMDB/GO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

.....

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. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos

exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

Art. 12-B. [\(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015\)](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.323, DE 2016

(Do Sr. Professor Victório Galli)

Altera o Art. 1º da lei 12.009 de 29 de julho de 2009, para tratar da Permissão para exploração de serviço de transporte individual de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-3356/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera o Art. 1º da Lei 12.009 de 29 de julho de 2009, para incluir os inciso I e II e o parágrafo único.

Art. 1º.....

I - a permissão para exploração de serviço de transporte individual de passageiros em mototaxi, atenderá ao disposto nas legislações municipal, distrital e estadual vigente.

II - a transferência da titularidade da permissão se dará aos herdeiros em caso de morte ou invalidez permanente e a terceiros por livre vontade do condutor desde que o interessado esteja devidamente cadastrado no órgão competente do ente federativo.

Parágrafo único – O processo de transferência mencionado no inciso anterior não necessitará de nova licitação por parte do órgão competente, apenas atendendo ao número de vagas estabelecidas e o cadastro do terceiro interessado.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição trata da transferência do direito de permissão adquirido pelo condutor do transporte individual de passageiros.

As transferências de titularidade permissionária têm dificultado a vida destes profissionais. Em vários municípios brasileiros tem-se um gargalo quando se resolver transferir a permissão. Alguns entes federativos exigem uma nova licitação para àquela vaga, perdendo tempo e dinheiro, uma vez que, se cobrasse apenas o cadastro do interessado, facilitaria a transferência.

Não mudará as exigências contidas no Art. 2º da Lei 12.009 de 29 de julho de 2009, apenas dando o direito discricionário ao condutor transferi-lo seu veículo ao outro com cadastro já observado no referido órgão de fiscalização e controle do ente federativo.

Sala das Sessões, 18 de maio de 2016

Deputado Professor Victório Galli
PSC-MT

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

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.

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

- I - transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;
 - II - transporte de passageiros.
- Parágrafo único. (VETADO)

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I - RELATÓRIO

Chega a este Órgão Técnico o projeto de lei em epígrafe, que assegura aos serviços de mototáxi o mesmo direito de exploração consagrado pela Lei nº 12.587, de 2012, ou Lei de Mobilidade, aos serviços de táxi.

O Deputado Daniel Vilela defende a medida de sua autoria como forma de ampliar as garantias aos mototaxistas, que enfrentam diariamente o trânsito perigoso pelo sustento da família.

Ao projeto de lei principal, foi anexado o PL nº 5.323, de 2016, do Deputado Professor Victório Galli, que *"Altera o Art. 1º da lei 12.009 de 29 de julho de 2009, para tratar da Permissão para exploração de serviço de transporte*

individual de passageiros.” Embora esteja inserido em lei que dispõe sobre o mototaxista, o motoboy e o serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta, o PL nº 5.323, de 2016, dedica-se tão somente ao serviço prestado em mototáxi, abordando a obrigação da permissão para exploração desse serviço atender o disposto nas legislações municipal, distrital e estadual vigentes, como também a transferência de titularidade da permissão. Nesse quesito, diferencia-se do PL principal por acrescentar, aos casos de morte do titular, as situações de invalidez permanente, como condições para a transferência. Entre os beneficiários da transferência, constam os herdeiros e terceiros, desde que o interessado esteja devidamente cadastrado no órgão competente do ente federativo. Desse modo, o PL estipula que o processo de transferência não necessitará de nova licitação por parte do órgão competente, bastando apenas respeitar o número de vagas estabelecidas e o cadastro do terceiro interessado. O Deputado Professor Victório Galli defende o projeto por regular a transferência de titularidade da permissão, evitando a multiplicidade de procedimentos verificada entre os entes federados.

Tramitando em rito ordinário, os projetos foram distribuídos ao exame conclusivo das Comissões de Desenvolvimento Urbano, Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo em relação aos aspectos de constitucionalidade ou juridicidade das matérias.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De pronto, concordamos com o propósito do PL nº 3.356, de 2015, de estender aos serviços de mototáxi o mesmo direito de exploração assegurado ao serviço de táxi pela Lei nº 12.587, de 2012, qual seja a outorga desses serviços a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

Em relação ao teor do dispositivo alterado pelo PL, o *caput* do art. 12-A da Lei de Mobilidade, propomos uma emenda modificativa para substituir a

conjunção aditiva “e” entre as palavras táxi e mototáxi pela conjunção adversativa “ou”, com o objetivo de clarificar o texto, que trata de dois serviços distintos, embora complementares.

Quanto ao apenso, ponderamos acatar a invalidez permanente como condicionante para a transferência de titularidade da permissão concedida para a exploração do serviço de transporte individual de passageiros em mototáxi, aditando-a ao texto do projeto principal. Pensamos que os demais preceitos se mostram dispensáveis, seja por expressarem obrigações óbvias, como a de cumprir a legislação municipal, distrital e estadual que diga respeito ao serviço de mototáxi, seja pelo fato de se encontrarem atendidos na Lei de Mobilidade, caso da transferência de titularidade prescindir de nova licitação, que se depreende do § 3º do art. 12-A da Lei de Mobilidade.

Assim, votamos pela APROVAÇÃO do PL nº 3.356, de 2015, principal, e de seu apenso, PL nº 5.323, de 2016, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2016.

Deputado LEOPOLDO MEYER
Relator

EMENDA Nº 01

Substitua-se a redação do art.12-A da Lei nº 12.587, de 2012, de que trata o art. 2º do PL:

“Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi ou de mototáxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

.....

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º, 2º e 3º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

§ 4º A invalidez permanente do outorgado assegura a transferência

do direito à exploração do serviço a seus sucessores legítimos.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2016.

Deputado LEOPOLDO MEYER

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 3.356/2015, e do PL 5323/2016, apensado, com emenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Leopoldo Meyer.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

João Paulo Papa - Vice-Presidente, Cacá Leão, Carlos Marun, Flaviano Melo, Leopoldo Meyer, Miguel Haddad, Moema Gramacho, Alberto Filho, Hildo Rocha, José Rocha, Mauro Mariani, Silvio Torres, Tenente Lúcio e Toninho Wandscheer.

Sala da Comissão, em 18 de outubro de 2016.

Deputado JOÃO PAULO PAPA
1º Vice-Presidente no exercício da Presidência

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO PROJETO DE LEI 3.356, DE 2015 (APENSADO: PL 5.323/2016).

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.

EMENDA Nº 01

Substitua-se a redação do art.12-A da Lei nº 12.587, de 2012, de que trata o art. 2º do PL:

“Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi ou de mototáxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

.....
§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º, 2º e 3º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

§ 4º A invalidez permanente do outorgado assegura a transferência do direito à exploração do serviço a seus sucessores legítimos.

Sala da Comissão, em 18 de outubro de 2016.

Deputado JOÃO PAULO PAPA
1º Vice-Presidente no exercício da Presidência.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 táxi 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 nºs 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. 6º da Lei nº 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 nºs 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 SARAH, 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, 17 de maio de 2017

Deputado Federal DIEGO ANDRADE
PSD/MG

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.356/2015, e o PL 5323/2016, apensado, nos termos do Parecer Vencedor do Relator, Deputado Diego Andrade.

O parecer do Deputado Leônidas Cristino passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes,
Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, Jaime Martins, João Derly, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Magda Mofatto, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Carletto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Deley, João Paulo Papa, Jones Martins, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Lucio Mosquini, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Osmar Bertoldi, Raquel Muniz e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2017.

Deputado MAURO LOPES
Presidente em Exercício

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO LEÔNIDAS CRISTINO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para assegurar aos serviços de mototáxi o mesmo direito de exploração consagrado por essa norma aos serviços de táxi.

Destacamos que o autor da proposição em comento a defende por ela ser uma maneira de ampliar as garantias aos mototaxistas, os quais enfrentam diariamente o perigoso trânsito para assegurar o sustento de suas famílias.

Encontra-se apensado ao projeto de lei principal o PL nº 5.323, de 2016, de autoria do Deputado Professor Victório Galli, que “Altera o Art. 1º da lei 12.009 de 29 de julho de 2009, para tratar da Permissão para exploração de serviço de transporte individual de passageiros”. Ele diferencia-se do PL principal por acrescentar, aos casos de morte do titular, as situações de invalidez permanente, como condições para a transferência. Entre os beneficiários da transferência, constam os herdeiros e terceiros, desde que o interessado esteja devidamente cadastrado no órgão competente do ente federativo. Desse modo, o PL estipula que o processo de transferência não necessitará de nova licitação por parte do órgão competente, bastando apenas respeitar o número de vagas estabelecidas e o cadastro do terceiro interessado. O Deputado Professor Victório Galli defende o projeto por regular a transferência de titularidade da permissão, evitando a multiplicidade de procedimentos verificada entre os entes federados.

De acordo com o art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria.

As proposições tiveram o mérito analisado na Comissão de Desenvolvimento Urbano, onde o parecer (com emenda) pela aprovação de ambas foi aprovado por unanimidade. Em seguida, serão enviadas para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposição em exame está sujeita à apreciação conclusiva pelas

comissões e tramita em rito ordinário.

Esgotados os prazos regimentais, não foram apresentadas emendas à proposição.

É o nosso relatório.

II - VOTO

O projeto de lei em tela possui o nobre propósito de se garantirem meios que objetivam amenizar as dificuldades pelas quais passam as famílias dos prestadores de serviço de mototáxi, quando ocorre a morte do titular da outorga do serviço.

Cabe informar que tanto a proposição principal em exame quanto a apensada já foram analisadas pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, onde foram aprovadas unanimemente, com emenda, nos termos do parecer do relator Deputado Leopoldo Meyer.

Destacamos que o parecer citado está muito bem embasado e contém as necessárias explanações sobre a proposição em análise, assim como sobre a proposição apensada, o que justifica plenamente a adoção do parecer proposto e sua respectiva emenda. Em seguida, assim, transcrevemos trechos desse parecer que julgamos importante constarem aqui.

“De pronto, concordamos com o propósito do PL nº 3.356, de 2015, de estender aos serviços de mototáxi o mesmo direito de exploração assegurado ao serviço de táxi pela Lei nº 12.587, de 2012, qual seja a outorga desses serviços a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

Em relação ao teor do dispositivo alterado pelo PL, o caput do art. 12-A da Lei de Mobilidade, propomos uma emenda modificativa para substituir a conjunção aditiva “e” entre as palavras táxi e mototáxi pela conjunção adversativa “ou”, com o objetivo de clarificar o texto, que trata de dois serviços distintos, embora complementares.

Quanto ao apenso, ponderamos acatar a invalidez permanente como condicionante para a transferência de titularidade da permissão concedida para a exploração do serviço de transporte individual de passageiros em mototáxi, aditando-a ao texto do projeto principal.

Pensamos que os demais preceitos se mostram dispensáveis, seja por expressarem obrigações óbvias, como a de cumprir a legislação municipal, distrital e estadual que diga respeito ao serviço de mototáxi, seja pelo fato de se encontrarem atendidos na Lei de Mobilidade, caso da transferência de titularidade prescindir de nova licitação, que se depreende do § 3º do art. 12-A da Lei de Mobilidade.”

No entanto, a bem da técnica legislativa, consideramos que as alterações propostas no parecer do nobre relator na Comissão de Desenvolvimento Urbano, Deputado Leopoldo Meyer, devem constar em texto substitutivo, e não sob a forma de emenda.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão avaliar, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 3.356/2015 e de seu apenso, PL nº 5.323/2016, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2017.

Deputado LEÔNIDAS CRISTINO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.356, DE 2015

(Apensado o PL nº 5.323, de 2016)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre serviços de mototáxi.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para atribuir aos serviços de mototáxi as mesmas diretrizes gerais previstas para os serviços de táxi.

Art. 1º O art. 12-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi ou de mototáxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

.....

§ 2º Em caso de falecimento ou de invalidez permanente do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).” (NR)

.....

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2017.

Deputado LEÔNIDAS CRISTINO

FIM DO DOCUMENTO
