

EXPERT GROUP MEETING ON SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT: MODERNISING AND GREENING TAXI FLEETS IN LATIN AMERICAN CITIES

United Nations Department of Economic and Social Affairs (DESA)

Rio de Janeiro, 18 e 19 de maio de 2011



Serviço de Mototáxi: a responsabilidade civil em caso de acidente
Motorcycle Taxi Service: civil responsibilities in the case of traffic accidents

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc.

EXPERT GROUP MEETING ON SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT: MODERNISING AND GREENING TAXI FLEETS IN LATIN AMERICAN CITIES

1. Gênese e Evolução do Serviço de Mototáxi



- ✓ A utilização da motocicleta no transporte público de passageiros no Brasil é um fenômeno recente.
- ✓ O marco temporal recua aos idos de 1995 com o seu surgimento na cidade de Crateús, no Estado do Ceará, à época a cidade contava com população de aproximadamente 70 mil habitantes e não dispunha de sistema municipal de transporte público por ônibus.
- ✓ O serviço de mototáxi surgiu de maneira informal, clandestina e a margem da lei.

EXPERT GROUP MEETING ON SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT: MODERNISING AND GREENING TAXI FLEETS IN LATIN AMERICAN CITIES

1. Gênese e Evolução do Serviço Mototáxi

Tabela 1: Percentual de Municípios com Mototáxi por Região

Regiões	Número de Municípios	Municípios com Serviço de Mototáxi (%)	
		Ano de 2005	Ano de 2007
Norte	449	72,2	75,9
Nordeste	1.793	78,9	88,2
Sudeste	1.668	23,1	28,5
Sul	1.188	14,2	16,9
Centro-Oeste	466	70,6	72,3
Brasil	5.564	47,1	52,7

Fonte: IBGE, 2006 e 2008

EXPERT GROUP MEETING ON SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT: MODERNISING AND GREENING TAXI FLEETS IN LATIN AMERICAN CITIES

1. Gênese e Evolução do Serviço de Mototáxi

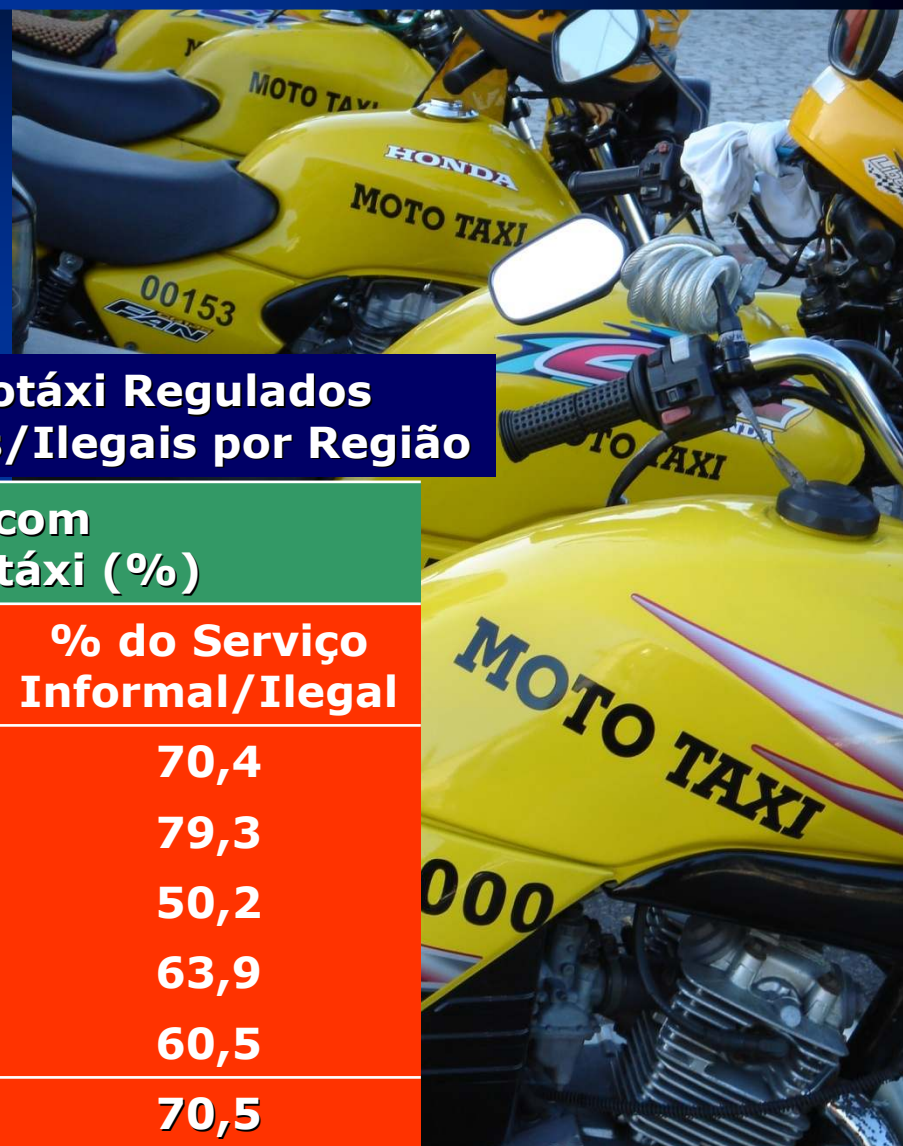


Tabela 2: Percentual de Serviços de Mototáxi Regulados pelos Municípios e os Serviços Informais/Ilegais por Região

Regiões	Municípios com Serviço de Mototáxi (%)	
	% do Serviço Regulado pelo Município	% do Serviço Informal/Ilegal
Norte	29,6	70,4
Nordeste	20,7	79,3
Sudeste	49,8	50,2
Sul	36,3	63,9
Centro-Oeste	39,5	60,5
Brasil	29,5	70,5

Fonte: Elaboração com base em IBGE, 2006

EXPERT GROUP MEETING ON SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT: MODERNISING AND GREENING TAXI FLEETS IN LATIN AMERICAN CITIES

1. Gênese e Evolução do Serviço de Mototáxi

Tabela 3: Percentual de Serviços de Mototáxi pelo Porte do Município

Classe de tamanho da população dos municípios	Número de Municípios		Municípios com Serviço de Mototáxi (%)	
	Ano de 2005	Ano de 2007	Ano de 2005	Ano de 2007
Até 5.000	1.362	1.267	27,2	31,1
De 5.001 a 10.000	1.310	1.290	39,7	47,2
De 10.001 a 20.000	1.298	1.385	56,2	60,2
De 20.001 a 50.000	1.026	1.037	64,3	70,4
De 50.001 a 100.000	313	319	69,0	69,9
De 100.001 a 500.000	220	229	51,4	55,5
Mais de 500.000	35	37	34,3	48,6
Brasil	5.564	5.564	47,1	52,7

Fonte: Elaboração com base em IBGE, 2006 e 2008



2. Natureza Jurídica do Serviço de Mototáxi

- ✓ A Constituição da República Federativa do Brasil é quem estabelece a autonomia municipal para legislar e regulamentar as atividades de transporte público de passageiros em suas cidades devido ao caráter de assunto de interesse local (CF, art. 30, I) .
- ✓ **Associado ao Inciso V, que positiva o transporte coletivo como serviço público essencial, de interesse local e que pode ser explorado diretamente ou delegado mediante concessão ou permissão à iniciativa privada.**



Art. 30 – Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

3. A Responsabilidade civil no serviço de mototáxi permissionado

- ✓ A responsabilidade civil busca a reparação do dano causado a outrem.

Cenário:

A informalidade na prestação do serviço predomina em 70,5% dos municípios nos quais o serviço existe, sem que tenha havido qualquer ação do poder público no sentido de coibir ou regularizar a situação.

Pergunta-se:

Como considerar a responsabilização na prestação do serviço caso ocorra um acidente que tenha provocado danos a terceiros (usuários e não usuários) quando se tratar de serviço permissionado ou de serviço informal prestado com a total omissão do poder público municipal?

Tem-se duas situações jurídicas a analisar: Uma trata de um **permissionário de direito** e a outra de um "**permissionário de fato**".

A quem cabe responsabilizar pelo dano causado?

Qual a responsabilidade do poder público na ação (**permissionário de direito**) e na omissão (**permissionário de fato**)?

A Responsabilidade Civil nas Atividades de Risco

O senso comum do homem médio é capaz de analisar objetivamente que uma motocicleta apresenta um **potencial de risco maior** quando comparada a outros modos de transportes motorizados.

Seria suficiente para compreender que andar de motocicleta se constitui numa **atividade de risco**, independentemente se a mesma está sendo utilizada para fins exclusivamente privado de transporte de passageiros ou para fins de serviço público.

CAVALIERI (2007) considera o *caput* do art. 927, do Código Civil – CC (Lei nº 10.406/2002) como a primeira cláusula geral de responsabilidade objetiva, conjugado com art. 187, do CC, definidora da abrangência do abuso de direito, se praticado implica em ato ilícito passível de reparação. Por sua vez, o parágrafo único do art. 927, do CC, seria a segunda cláusula geral de responsabilidade objetiva.

Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002)

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, **independentemente de culpa**, nos casos especificados em lei, ou quando a **atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar**, por sua natureza, **risco para os direitos de outrem**.

Art. 186. Aquele que, por **ação** ou **omissão voluntária**, **negligência** ou **imprudência**, **violar direito** e **causar dano a outrem**, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o **titular de um direito** que, ao **exercê-lo**, **excede** manifestamente os **limites impostos** pelo seu **fim econômico** ou **social**, pela **boa-fé** ou **pelos bons costumes**.



Risco Inerente *versus* Risco Adquirido – Teoria do Risco

Segundo CAVALIERI (2007):

- ✓ Autoriza e adota a **teoria do risco criado**;
- ✓ Tolera-se o desenvolvimento de uma atividade que oferece risco à sociedade;
- ✓ Em razão da necessidade de sua existência e dos benefícios de natureza econômica;
- ✓ Assume-se a compensação de que **independentemente da culpa**, e dos casos especificados em lei, haverá obrigação de reparar o dano;
- ✓ Quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, **risco para os direitos de outrem**.

O risco potencial é compensado pela responsabilização objetiva e com o dever de indenizar em decorrência de um dano causado pela atividade desenvolvida.

Risco Inerente: não é suportado pelo prestador de serviço, sob risco de inviabilizar a atividade.

Risco Adquirido: decorre da à má execução do serviço prestado.

Risco Adquirido:

Quando bens e serviços não apresentam riscos superiores àqueles legitimamente esperados, mas tornam-se perigosos por apresentarem algum defeito.

Imprevisibilidade e anormalidade são as características do risco adquirido.

O Dever de Segurança na Atividade de Risco

Uma característica marcante na prestação de serviço de transporte público de passageiro é a obrigação contratual assumida com o resultado certo e determinado.

O transportador deva levar o passageiro até o seu destino são e salvo, atingido tal propósito considera-se executado o serviço.

CAVALIERI (2007) entende que em se tratando de serviço com obrigação de resultado, a responsabilidade será sempre objetiva.

A prestação do serviço de transporte público de passageiro envolve riscos, existindo probabilidade (maior ou menor) de ocasionar dano, não sendo, portanto, determinística a ocorrência de acidente e muito menos a do dano.

A característica de atividade arriscada (risco inerente) não é suficiente para produzir a obrigação de indenizar.

EXPERT GROUP MEETING ON SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT: MODERNISING AND GREENING TAXI FLEETS IN LATIN AMERICAN CITIES

CAVALIERI (2007, p. 158) afirma que:

Ninguém viola dever jurídico porque exerce uma atividade perigosa, principalmente quando é socialmente admitida e necessária. Milhões fazem isso sem terem de responder juridicamente.

A responsabilidade surge quando o exercício da atividade perigosa causa dano a outrem.

Produzindo a obrigação de reparar o dano e o dever de indenizar tem por fundamento a violação de um dever jurídico, e não apenas o risco.

Os **permissionários de mototáxi** por serem **pessoas físicas** respondem pelo art. 927, parágrafo único, do Código Civil, em razão de:

- ✓ Ser atividade de risco para o direito de outrem;
- ✓ **Combinado com o regulado pelo Código de Defesa do Consumidor devido ao fato de ser serviço público prestado no mercado de consumo (art. 14, §§ 1º a 3º, Lei nº 8.078/1990)**
- ✓ **Caráter subsidiário do CDC definido no art. 7º, caput, da Lei nº 8.987/1995 e da previsão do art. 40, parágrafo único (“aplica-se às permissões o disposto nesta Lei”), da referida lei de concessões e permissões.**

Responsabilidade Civil do Poder Público Municipal Permitente

CAVALIERI (2007) sustenta que a responsabilidade estatal, enquanto poder permitente, é subsidiária e não solidária.

CAVALIERI (2007) conclui afirmando que o Estado apenas responderia subsidiariamente quando “exauridos os recursos da entidade prestadora de serviços públicos. Se o Estado escolheu mal aquele a quem atribuiu à execução de serviços públicos, deve responder subsidiariamente caso o mesmo se torne insolvente”.

MELLO (2003) finaliza afirmando que “os danos de atividade diretamente constitutiva do desempenho do serviço, ainda que realizado de modo faltoso, acarretam, no caso de insolvência do concessionário, responsabilidade subsidiária do poder concedente”.

A equiparação entre a concessão e a permissão sustentada pela jurisprudência e doutrina brasileira deve ser modulada em relação à personalidade jurídica do permissionário. Se o mesmo for pessoa jurídica de direito privado a equiparação é plena e incide sobre a mesma a responsabilidade civil objetiva.

CONCLUSÕES:

Entende-se que o dever de indenizar a vítima do acidente com o serviço de mototáxi abrange tanto o usuário quanto o não usuário, pois ambos estão sujeitos ao risco da atividade de serviço de transporte público em operação na via pública.

O poder permitente age como segurador (responsabilidade objetiva e subsidiária) dos serviços públicos por ele delegado aos prestadores privados (pessoas físicas e/ou jurídicas).

A indenização mede-se pela extensão do dano (art. 944, caput, CC) devendo a vítima ser ressarcida diretamente pelo Estado para “saldar compromissos derivados do exercício de atuação que lhe competiria” em razão dos danos sofridos e não indenizados por quem deu causa direta e imediata.

Não ocorre a interrupção do nexo de causalidade, uma vez que o preposto age em nome e em substituição do Estado até o limite dos próprios recursos para indenizar os danos causados à vítima.

O Estado responde subsidiariamente, também pela omissão, caso não tenha repreendido a existência do serviço, e este venha ao causar acidente e dano à vítima.

EXPERT GROUP MEETING ON SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT: MODERNISING AND GREENING TAXI FLEETS IN LATIN AMERICAN CITIES

CONCLUSÕES:

A responsabilidade é objetiva para as atividades de risco e de serviços ofertados no mercado de consumo, assim como o posicionamento doutrinário em se tratando de atividade com obrigação de resultado como é o caso do transporte público de passageiros (Código Civil e no de Defesa do Consumidor).

O fenômeno do serviço de mototáxi se verifica em outros países latino-americanos e, a exemplo deles, comungamos da mesma origem legal herdada do direito romano, a Civil Law.

As análises sobre a responsabilidade civil no serviço de transporte público de passageiros por motocicleta no Brasil, podem ser aplicadas em toda América Latina.



Meus Agradecimentos pela Atenção

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc.
Analista de Infraestrutura / Gerente de Projeto
DEREG/SEMOB/MCIDADES
joao.alencar@cidades.gov.br
Tel.: (+55 61) 2108 1136

João Alencar Oliveira Júnior
Engenheiro Civil (UNIFOR, 1989)
Mestre (1992) e Doutor (2005) em
Engenharia de Transportes (COPPE/UFRJ)
Bacharel em Direito (UniCEUB, 2010)
jalencarjr@yahoo.com
Celular: ((+55 61) 8162 3200

Observação:

**As opiniões manifestadas nesta apresentação não
representam a opinião do Ministério das Cidades.**