Regulamentação do Transporte sobre Duas Rodas: Elevando a Concorrência e a Segurança

Estudo Livres 02/2024

O atual cenário de mobilidade urbana no Brasil tem sido marcado por desafios que demandam soluções inovadoras e eficientes. Segundo pesquisa da Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL), em parceria com o Sebrae, a população dos grandes centros urbanos do Brasil perde cerca de 21 dias por ano somente em congestionamentos ou deslocamentos diários. A pesquisa também mostrou que 22% dos entrevistados deixaram de ir a algum lugar devido a falta de disponibilidade de transporte público.[1]

Nesse contexto de escassez e ineficiência de transportes públicos, é importante enfrentar os gargalos de insegurança jurídica que impedem um florescimento mais pleno das alternativas de mercado.

Neste Estudo Livres, vamos analisar o cenário do transporte sobre duas rodas no Brasil e a necessidade de uma regulamentação que forneça segurança jurídica e eficiência econômica. Com regras claras e estáveis, teremos condições de desenvolver um mercado concorrencial capaz de ampliar as alternativas disponíveis para a mobilidade, promovendo o direito à liberdade de escolha do cidadão.

1. Breve panorama da insegurança jurídica

Atualmente, a atividade dos transportes por duas rodas é permitida no Brasil por duas leis: uma de 2009 (Lei Federal n° 12.009) e outra de 2012 (Lei Federal n° 12.587/2012). Ambas regulamentam e permitem as atividades dos profissionais de transporte de passageiros, seja em carros ou em motocicletas.[2]

Além das duas leis, a Constituição Federal, em seu art. 22, afirma que é competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte. Portanto, em tese, estados e municípios não podem decidir sobre a atuação dos motoristas de aplicativo em transportes de duas rodas (ou serviços similares) e proibir suas atividades.

Estados e municípios têm apenas prerrogativa de criar regulamentações adicionais que refletem as características específicas de cada local. O Supremo Tribunal Federal (STF) reforça essa ideia, apoiando a Constituição, ao declarar que a legislação federal é responsável por regular o serviço de transporte por aplicativo com motocicletas.[3]

Contudo, em contrariedade com o

entendimento constitucional dos tribunais superiores, políticos e juízes de instâncias iniciais ainda insistem em decidir de modo contrário.

Nessa toada, de modo irregular, alguns municípios atualmente proíbem o serviço. Nesse cenário, ocorrem inúmeros casos de judicialização sobre a legalidade e atuação dos operadores desse mercado. Tais situações fazem com que as empresas e os cidadãos interessados nessas opções de deslocamento sofram prejuízos em seu cotidiano.

No começo de 2023, por exemplo, a prefeitura de São Paulo e cidades do ABC expediram decisões e legislações que expressamente proibiram as operações dos serviços de transporte de passageiros com motocicleta. Caso as empresas operassem na modalidade, estariam sujeitas a sanções administrativas, multas e até perda da licença para operar.[4]

Portanto, é crucial que o Brasil estabeleça regras claras para os serviços de transporte por aplicativos de duas rodas. Sem isso, o país enfrenta o risco de permanecer em um estado de insegurança jurídica, o que desencoraja investimentos no setor, resulta na perda de empregos essenciais para a subsistência de muitas famílias e diminui as opções de escolha para a mobilidade do cidadão.

Por isso, a implementação de normas adequadas não apenas protegerá os trabalhadores e consumidores, mas também incentivará o crescimento econômico e a diversidade de opções no mercado de transporte.

2. Crescimento do Mototáxi em São Paulo

Uma matéria do Estadão apresenta uma perspectiva prática do crescimento do serviço de mototáxi e dos transportes de duas rodas ofertados por empresas privadas em São Paulo, demonstrando como a flexibilização regulatória pode estimular a concorrência e beneficiar os consumidores.[5]

A aceitação do serviço nos bairros da zona sul reflete a capacidade do mercado de se adaptar às demandas locais, uma premissa central do liberalismo. Ao permitir que os motociclistas de aplicativo atendam organicamente às necessidades da comunidade, a liberalização demonstra seu potencial para promover soluções inovadoras.

Nessa medida, por ser um meio de transporte que demanda menos custo de manutenção, o serviço utilizando motos também é uma opção mais barata para a

população brasileira, que tem visto sua renda estagnar nas recentes crises. Logo, a regulamentação torna-se ainda mais urgente.

Os serviços adicionais oferecidos por motociclistas de aplicativos, como capacetes limpos, capas de chuva e acesso gratuito a Wi-Fi, mostram o dinamismo da livre iniciativa. Esses profissionais, ao atender às preferências dos consumidores, ilustram como a competição pode elevar a qualidade e a adequação dos serviços às expectativas do público.

Ao favorecer escolhas baseadas nas necessidades e capacidades financeiras dos usuários, ressalta-se a importância da liberdade de escolha e do sistema de preços livres pelo mercado.

3. Por que Regulamentar?

1. Democratização do Acesso

A regulamentação do transporte por aplicativo em duas rodas ampliaria as opções de transporte para a população, proporcionando uma alternativa eficiente e acessível, principalmente em áreas de difícil acesso ou carentes de opções eficientes.

Os dados trazidos pela pesquisa da CNDL escancaram a realidade da ausência de opções de transporte em muitos centros urbanos brasileiros e mostram que sem a regulamentação dos transportes por motocicleta, o cidadão se torna refém dos meios de transporte ofertados pelo Estado ou pelos modelos tradicionais, como o táxi que nem sempre atendem às suas necessidades imediatas.

2. Incentivo ao Emprego e a Geração de Renda

A regulamentação dos aplicativos de transporte por motocicletas promove o empreendedorismo, permitindo que motociclistas e empresas operem legalmente e contribuam para a economia local. A redução dos custos judiciais alivia os tribunais e torna o setor mais lucrativo, incentivando a concorrência e melhorando os serviços disponíveis para os passageiros.

Um estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV), divulgado em 2024, mostrou que em 2023 o transporte por motocicletas via aplicativos injetou R$ 5 bilhões na economia do país. Desses, R$ 2 bilhões se converteram em renda para famílias envolvidas, gerando 114 mil empregos indiretos.[6]

O mesmo estudo revelou que esses serviços valorizam outros setores econômicos como agricultura, comércio e

transporte. Em São Paulo, a proibição desses aplicativos resulta em uma perda anual de R$ 820 milhões no PIB municipal.

A proibição de aplicativos como 99 POP e Uber prejudica financeiramente os cidadãos, especialmente nas regiões mais pobres do Brasil. A FGV demonstrou que esses aplicativos impactaram positivamente estados como Amapá, Amazonas e Ceará, contribuindo com 0,15% do PIB local.[7]

Esses serviços não só oferecem uma alternativa de transporte e facilitam o acesso ao trabalho, mas também melhoram a economia e a qualidade de vida nas áreas mais desfavorecidas.

3. Segurança e Conformidade com a Legislação

Há uma preocupação legítima acerca da segurança física de motoristas e passageiros. A Abramet, usando dados do Ministério da Saúde, aponta que entre março de 2020 e julho de 2021, o SUS contabilizou 308 mil internações por acidentes de trânsito no Brasil, sendo 54% delas envolvendo motocicletas. Em 2020, o gasto do governo com essas internações foi de 171 milhões de reais.[8]

Contudo, as tentativas de proibir essa modalidade de transporte não se mostram efetivas para reduzir acidentes. Ao contrário, apenas jogam empresas e trabalhadores para ilegalidade, reduzindo a probabilidade de fiscalização e adesão a regras de segurança.

Nesse sentido, a regulamentação também pode estabelecer parâmetros de segurança, tanto para os condutores quanto para os passageiros, garantindo o cumprimento das normas e padrões estabelecidos. Assim, a partir de regras claras aliadas a esforços de fiscalização, seria possível tornar o transporte por duas rodas mais seguro para motoristas e passageiros.

4. Pesquisa de Satisfação e Aceitação

Dados de pesquisas de satisfação, como as realizadas pela 99Passageiros e Uber, demonstram a aprovação dos usuários quanto à segurança e praticidade do serviço.

Nesses aplicativos, há a existência de notas para avaliação dos motoristas, condições das viagens e espaço disponibilizado para críticas ao serviço. Ou seja, a própria empresa possui métodos para averiguar a qualidade, segurança e funcionamento do serviço ofertado.

A fim de analisar esse fato, uma pesquisa de 2019 elaborada pela *OpinionBox Insights* demonstrou que, à

época, o segundo (2°) motivo para os clientes escolherem a Uber ou outro aplicativo que promove transporte privado é pela segurança fornecida, o que representa 54% dos entrevistados.[9]

Logo, impedir a atuação legal dessas plataformas que fornecem transporte sobre duas rodas é também reduzir as opções seguras de transporte para os passageiros.

Conclusão:

Regular o transporte por motos no Brasil permite que as empresas que oferecem o serviço tenham a segurança jurídica para operar nas cidades brasileiras. Promovendo assim a liberdade individual, incentiva a inovação e a concorrência, e contribui para a geração de renda e a redução do congestionamento nas grandes cidades.

Com diretrizes claras que garantam a segurança de motoristas e passageiros, essa modalidade de transporte pode ser integrada ao cenário urbano, aumentando as opções de mobilidade e tornando as cidades brasileiras mais acessíveis para a população.

Deborah Bizarria
Coordenadora de Políticas Públicas do Livres

Rafael Moredo
Analista de Relações Governamentais do Livres

Matheus Rocha
Estagiário de Políticas Públicas do Livres

Com a Colaboração de:

Referências

1. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE DIRIGENTES LOJISTAS. População dos grandes centros perde em média 21 dias do ano no trânsito. Disponível em: <https://materiais.cndl.org.br/pesquisa-mobilidade-urbana-no-brasil-2022-bloco-1?city=brasil>

2. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009 E LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Disponíveis em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm e https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm#art28.

3. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. STF afasta restrições impostas por lei municipal ao trabalho de mototáxi. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=454320&ori=1>.

4. GARCIA, George - Repórter Diário. Publicado em 08 de outubro de 2023. Disponível em: https://www.reporterdiario.com.br/noticia/3327635/cidades-nao-permitem-transporte-de-passageiros-em-moto-e-aplicativos-contestam/.

5. JUNIOR, Gonçalo. Mototáxi cresce em vários bairros de SP, mesmo antes da Uber, e oferece até Wi-Fi. Estadão. Disponível em: https://www.estadao.com.br/sao-paulo/mototaxi-cresce-em-varios-bairros-de-sp-mesmo-antes-da-uber-e-oferece-ate-wi-fi/

6. FOLHA DE SÃO PAULO. Motos por aplicativo injetaram R$ 5 bilhões no PIB. Publicado em 04 de abril de 2024. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painelsa/2024/04/motos-por-aplicativo-injetaram-r-5-bilhoes-no-pib.shtml.
7. JORNAL DO COMMERCIO. FGV diz que transporte por apps com motos gerou R$ 5 bi para o PIB. Publicado em 12 de abril de 2024. Disponível em: https://www.pressreader.com/brazil/jornal-do-commercio/20240412/281745569422776.
8. ABRAMET. Em plena pandemia, SUS bate recorde de atendimento a vítimas do trânsito e motociclistas são maioria. Publicado em 17 de setembro de 2021. Disponível em: https://abramet.com.br/noticias/em-plena-pandemia-sus-bate-recorde-de-atendimento-a-vitimas-do-transito-e-motociclistas-sao-maioria/
9. MOBILE TIME - BUTCHER, Isabel. App da Uber é o mais conhecido entre os internautas, mostra pesquisa. Disponível em: https://www.mobiletime.com.br/noticias/22/03/2019/app-da-uber-e-o-mais-conhecido-entre-os-internautas-mostra-pesquisa/

Associação Livres contato@eusoulivres.org | +55 11 95449-4400

R. Herculano de Freitas, 273 - Bela Vista - São Paulo - SP CEP: 01308-020