

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.374, DE 2008

Disciplina, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs, a exploração do serviço de transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro e dá outras providências.

Autor: Deputado **Gonzaga Patriota**

Relator: Deputado **Mauro Lopes**

I - RELATÓRIO

O projeto de lei que ora vem ao exame desta Comissão de Viação e Transportes pretende disciplinar a exploração do serviço de transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro, atividade de interesse público denominada genericamente como “serviço de táxi”, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento (Rides), criadas por Lei Complementar Federal e regulamentadas por Decreto do Poder Executivo Federal.

Segundo a proposta, quando o referido serviço de táxi ocorrer no âmbito da Ride abrangerá todos os municípios dos quais é constituída a Região Administrativa, mesmo que pertencentes a Estados diferentes, vedado tratamento diferenciado das Agências Reguladoras e de outros órgãos de fiscalização. Os Conselhos Administrativos das Rides deverão, nos termos da proposição, coordenar ações entre os entes federados que compõem a Região Administrativa, visando à padronização e à simplificação da legislação que rege o serviço de táxi e os transportes em geral, com a finalidade de reduzir as desigualdades regionais e compatibilizar normas jurídicas e de buscar a unificação dos serviços públicos comuns dos municípios que fazem parte de cada Ride.

O texto ainda prevê que, do total das novas permissões expedidas para exploração do serviço de táxi, 1% em municípios com menos de cinquenta mil habitantes (sendo um número mínimo de dois veículos) e 5% em municípios com população acima desse patamar, serão destinados à implantação de táxis adaptados para atendimento das exigências de deslocamento das pessoas com deficiência temporária ou permanente, idosos, gestantes e obesos, sem caráter de exclusividade. Define esse serviço de táxi adaptado como um transporte especial de passageiros, com a

finalidade de atender às exigências individuais ou coletivas de deslocamento das pessoas com necessidades especiais, portadores de deficiência física temporária ou permanente e com restrições de mobilidade, sem caráter de exclusividade, em consonância com a legislação vigente. A proposta obriga a que o referido serviço adaptado seja prestado vinte e quatro horas por dia, inclusive finais de semana e feriados, mediante escala a ser fixada em regulamento próprio.

Em sua justificativa, o Autor argumenta que as Rides constituem situação relativamente recente na legislação e na prática federativa brasileira, que pretendem resgatar o planejamento e as parcerias com a sociedade como estratégia para o desenvolvimento regional e como base para a gestão do território, fundada na articulação entre diferentes esferas de governo. Como tal, merecem disciplina legal específica no que concerne à prestação de certos serviços públicos.

Despachado originalmente para a Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a proposta teve parecer pela rejeição do Relator, Deputado Marcelo Melo, que foi acolhido pelo pleno da Comissão. A CDU fundamentou sua decisão no entendimento de que o serviço de táxi é de interesse local e, como tal, atribuição dos municípios. Intervir na prestação desse serviço seria, portanto, uma ingerência descabida.

Na sequência, a proposição foi examinada pela Comissão de Seguridade Social e Família (CSSF), que se manifestou apenas no que tange aos dispositivos relativos à garantia de oferta de percentual de veículos adaptados para o atendimento de pessoas com deficiência, idosos, gestantes e obesos. À vista da importância de se prover a esses segmentos populacionais o usufruto do direito de ir e vir, mediante a utilização dos serviços de táxi adequados, a CSSF opinou pela aprovação da matéria.

Após a análise desta Comissão de Viação e Transportes, a matéria também será objeto de apreciação pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa. Tendo em vista a existência de pareceres divergentes, a proposta, que estava em regime de apreciação conclusiva, deve seguir, ainda, para o Plenário da Casa.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Tem razão o Autor sobre o fato de as Regiões de Desenvolvimento Integrado constituírem situação relativamente recente na legislação e na prática federativa brasileira, pois a primeira a ser estabelecida foi a Ride do Distrito Federal e Entorno, em 1998.

A base legal para a criação das Rides encontra-se, de pronto, no art. 21, inciso IX, da Constituição Federal, que afirma competir à União “elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social”. Em conjunto com esse dispositivo temos o art. 43, da Carta Magna, cujo *caput* faculta à União, para efeitos administrativos, “articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais”, remetendo à lei complementar as condições para integração de regiões em desenvolvimento e outras questões operacionais.

Na prática, portanto, pode-se dizer, a título de comparação, que as Rides se apresentam como um tipo específico de região metropolitana, que traz como característica o fato de abrangerem municípios pertencentes a mais de uma Unidade da Federação. Elas são criadas por lei complementar federal específica, que delimita os municípios Integrantes, cria um colegiado gestor e fixa as competências a serem assumidas por esse colegiado.

Tendo em vista que o objetivo de uma Ride é o seu desenvolvimento, nada mais razoável que alguns serviços públicos, particularmente aqueles que têm influência mais direta nas atividades cotidianas dos municípios envolvidos, ganhem uma disciplina própria. Entretanto, a proposta que ora examinamos traz inadequações que impedem sua aprovação nos termos pretendidos.

O primeiro desses pontos está na própria determinação, contida no art. 2º, de que o serviço de táxi, quando ocorrer no âmbito de uma Ride, abrangerá todos os municípios dela integrantes “mesmo que pertencentes a Estados diferentes e ainda que separados por rios ou simplesmente por áreas contíguas”. Ora, essa especificação é totalmente desnecessária, tendo em vista que a definição de Ride, em si mesma, já implica que os municípios pertencerão a Estados diferentes. Não fosse assim, não haveria motivo para a criação do ente territorial por meio da legislação federal.

Merece reparo, também, a designação utilizada para referir-se ao veículo de táxi. De acordo com a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, o termo técnico adequado seria “veículo de aluguel, destinado ao transporte individual ou coletivo de passageiros”, designação que aparece no art. 107 e no art. 135 da referida norma. Entendemos que, para o bem da coerência da nossa base jurídica, devemos manter a mesma nomenclatura técnica.

Ainda no art. 2º, pairam dúvidas sobre a constitucionalidade do parágrafo único, que impõe atribuições aos conselhos administrativos das Rides. Não obstante, considerando que essa análise foge ao escopo das competências regimentais desta Comissão, deixaremos que a CCJC se

manifeste sobre a questão. De qualquer forma, não é necessário explicitar no dispositivo que as Rides são criadas por lei complementar federal e regulamentadas por decreto presidencial, visto que essa é uma característica intrínseca das referidas entidades.

Na sequência, o art. 3º da proposta extrapola o foco da proposição, que é disciplinar o serviço de táxi no âmbito das Rides, ao trazer exigências que se aplicam a novas permissões do referido serviço em qualquer município, seja ele integrante de Ride ou não. Entendemos que a disposição é interessante, tendo em vista a garantia de acessibilidade, mas lembramos que já existe uma lei sobre esse tema, que é a Lei nº 10.098, de 2000, que “estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências”.

A citada norma traz um capítulo específico sobre a acessibilidade nos veículos de transporte coletivo, que poderia incluir a exigência de adaptação de veículos de táxi, se pensarmos no conceito de “transporte coletivo” como um serviço de “transporte público”. Lembramos, a propósito, que a alternativa de colocar o conteúdo dos dispositivos em questão no corpo da Lei nº 10.098/2000 atende ao estabelecido na Lei Complementar nº 95, de 1998, que, entre outras providências, trata da elaboração, da redação, da alteração e da consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal. O art. 7º, inciso IV, da referida Lei Complementar estatui que “o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa”.

Finalmente, uma palavra com respeito à cláusula de vigência imediata, prevista pela proposição em foco. A Lei Complementar nº 95/1998 dispõe que a vigência da lei será indicada de forma expressa e de modo a contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento (art. 8º, *caput*). Limita-se, dessa forma, a vigência imediata às leis de pequena repercussão, o que, certamente, não é o caso, pois sabemos que os serviços de táxi abrangidos pela nova norma necessitarão de um período para as devidas adaptações.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.374, de 2008, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado **Mauro Lopes**
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.374, DE 2008

Disciplina, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – Rides, a exploração do serviço individual ou coletivo de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina o serviço de transporte individual ou coletivo de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, conhecido como serviço de táxi, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – Rides – e traz exigências de acessibilidade para as novas permissões para os veículos utilizados no serviço de táxi em todo o País.

Art. 2º O serviço de transporte individual ou coletivo de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, atividade de interesse público conhecida como serviço de táxi, quando prestado no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – Rides, abrangerá todos os municípios integrantes da respectiva Ride, vedado o tratamento diferenciado pelas Agências Reguladoras ou por outros órgãos de fiscalização.

Parágrafo único. Os respectivos conselhos administrativos das Regiões Integradas de Desenvolvimento coordenarão as ações entre os entes federados que compõem cada Ride, visando à padronização e à simplificação da legislação que rege o serviço de táxi e o transporte público de passageiros em geral, com a finalidade de reduzir as desigualdades, compatibilizar normas e buscar a unificação dos serviços públicos comuns dos municípios fazem parte da Ride.

Art. 3º O Capítulo VI da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“CAPÍTULO VI

DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO”

*“Art. 16. Os veículos de transporte público coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.”
(NR)*

“Art. 16-A. As permissões para veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, conhecido como serviço de táxi, outorgadas depois da entrada em vigor desta Lei, deverão contemplar:

I – em municípios com população inferior ou igual a 50 (cinquenta) mil habitantes, 1% (um por cento) dos veículos adaptados segundo requisitos de acessibilidade, não podendo esse percentual representar menos de 2 (dois) veículos;

II – em municípios com população superior a 50 (cinquenta) mil habitantes, 5% (cinco por cento) dos veículos adaptados segundo requisitos de acessibilidade.

§ 1º Os requisitos de acessibilidade a serem exigidos dos veículos empregados no serviço de táxi serão estabelecidos em normas técnicas específicas.

§ 2º O serviço de táxi com veículos adaptados deverá ser prestado em tempo integral, inclusive em finais de semana e feriados.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado **Mauro Lopes**
Relator