



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.232, DE 2004 (Apensados: PLs 3.272, de 2004; 3.953, de 2004; e 5.509, de 2009)

Regulamenta a profissão de taxista e dá
outras providências.

Autor: Deputado CONFÚCIO MOURA

Relator: Deputado INDIO DA COSTA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.232, de 2004, do ilustre ex-Parlamentar Confúcio Moura, visa regulamentar a profissão de taxista, vez que a carência de



norma legal para essa categoria tem gerado, dentre diversos outros tipos de problemas, graves abusos de ordem social, trabalhista e humana.

A proposta objetiva estabelecer, em linhas gerais, os requisitos necessários para o exercício da profissão de taxista, fixar atribuições que lhes sejam privativas, estatuir seus deveres, os direitos dos taxistas empregados, bem como autorizar a criação de conselho federal e conselhos regionais para a categoria. A essa proposição estão apensados outros três Projetos de Lei.

O **PL nº 3.272, de 2004**, de autoria do Deputado Eduardo Valverde, também dispõe sobre a profissão de taxista.

Já o **PL nº 3.953, de 2004**, da nobre Deputada Selma Schons, visa alterar "*a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário*". Por esse projeto, pretendeu-se disciplinar que a contratação de Auxiliar de Condutor Autônomo (Taxista), configuraria, nos termos da CLT, uma relação de emprego, com todos os direitos que lhes sejam inerentes.

Por fim, o **PL nº 5.509, de 2009**, de autoria do Deputado Sílvio Torres, também objetiva a regulamentação da profissão de taxista.

As referidas proposições já tramitaram pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, onde foram aprovadas unanimemente, nos termos do Substitutivo do Relator, Deputado Edgar Moury.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão examinar a proposição sob os aspectos regimental, de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Sob o prisma regimental, há que se ressaltar o caráter terminativo do parecer desta Comissão quanto aos aspectos jurídico e constitucional do projeto sob exame, a teor do disposto no art. 54, I da Lei Interna. A matéria está sujeita à deliberação conclusiva das Comissões desta Casa, de acordo com o art. 24 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Quanto ao aspecto constitucional, estão obedecidas as disposições da Carta de 1988, eis que foram observados os requisitos essenciais pertinentes à competência da União para legislar sobre a matéria, consoante o disposto no art. 22, I e XVI, da Constituição Federal. Ademais, a iniciativa parlamentar, por meio de lei ordinária, é legítima e adequada. Não vislumbramos, assim, quaisquer vícios de constitucionalidade material ou formal.

No que toca à juridicidade, o projeto carece de aprimoramento. Tanto a redação original do PL nº 3.232, de 2004, quanto o Substitutivo aprovado na CTASP, colocam a permissão como o regime próprio para regular as atividades dos profissionais taxistas. A nosso ver, tal não se afigura a solução juridicamente adequada.

Com amparo da melhor doutrina, nosso parecer é no sentido de que esses serviços públicos devam ser autorizados, e não permitidos, vez que se caracterizam pela unilateralidade, precariedade e discricionariedade por parte do ente estatal que os delega. O consagrado e remansoso Hely Lopes Meirelles, em sua obra “Direito Administrativo Brasileiro”¹ já dizia que

¹ Malheiros Editores, 25ª edição, 2000, pág. 368.



*“a modalidade de serviços autorizados é adequada para todos aqueles que não exigem execução pela própria Administração, nem pedem especialização na sua prestação ao público **como ocorre com os serviços de táxi**, de despachantes, de pavimentação de ruas por conta de moradores, de guarda particular de estabelecimentos e residências, os quais, embora não sendo atividade pública típica, convém que o Poder Público conheça e credencie seus executores e sobre eles exerça o necessário controle no seu relacionamento com o público e com os órgãos administrativos a que se vinculam para o trabalho” (os grifos não constam do original)*

A competente administrativista Maria Sylvia Zanella de Pietro trilhou o mesmo entendimento. Em sua obra *“Parcerias na Administração Pública”*², recorreu aos ensinamentos de Miguel Reale para nos ensinar que *“o legislador estabeleceu uma gradação entre a autorização, a permissão e a concessão de serviço público, segundo o índice de **participação ou de controle** do Poder Público no concernente aos bens e serviços.”* Segundo ela, em face de a autorização ser dada no interesse exclusivo do particular, não lhe são delegadas prerrogativas públicas e, assim, não está o particular vinculado aos princípios da continuidade, mutabilidade, igualdade entre os usuários, a que estão os permissionários e concessionários de serviço público.

E, assim, com amparo na doutrina de Miguel Reale demonstra a crucial diferença entre os serviços autorizados e os permitidos:

“E, certamente partindo da idéia de que a autorização e a permissão são atos unilaterais e a concessão é um contrato acrescenta que ‘a permissão se constitui como se fora

² Editora Atlas, 7ª edição, 2009, págs. 136-137.



autorização e é exercida como se fora concessão, o que explica que os nossos legisladores ora empreguem um vocábulo, ora outro, ou os dois, indiferentemente, demonstrando a falta de clara determinação conceitual.

*Com efeito, ao afirmar que a permissão se constitui como se fora autorização, o jurista está apontando uma característica comum aos dois institutos: ambos são outorgados por ato administrativo unilateral, discricionário e precário. E, ao afirmar que a permissão é exercida como se fora concessão, está apontando também **uma característica comum a ambas que não existe na autorização: a outorga de prerrogativas públicas ao concessionário e ao permissionário**’.” (os grifos não constam do original)*

Assim, os serviços autorizados só auferem as vantagens que lhe forem expressamente deferidas no ato da autorização, e sempre sujeitas a modificação ou supressão sumária, dada a precariedade ínsita desse ato. Nesse sentido, a autorização deve ser outorgada sem prazo determinado, de tal forma que o Poder Público possa revogá-la a qualquer momento, sem direito à indenização. De acordo com Maria Sylvia, "a fixação de prazo poderá investir o beneficiário em direito subjetivo oponível à Administração, consistente em perdas e danos, em caso de revogação extemporânea. Aplica-se aqui, mutatis mutandis, o que foi dito a respeito da permissão com prazo."

Vale ter claro que apesar da precariedade da autorização, ainda segundo a Autora, isso não isenta o Poder Público de, também com base no seu poder de polícia, estabelecer as condições em que a atividade será exercida e fiscalizar seu exercício.

Desse modo, quanto à responsabilidade do Poder Público, tem-se que os particulares autorizados não são agentes públicos, nem praticam atos



administrativos; prestam, apenas, serviço de interesse da comunidade, por isso mesmo controlado pela Administração e sujeito à sua autorização. Portanto, a contratação desses serviços com o usuário é sempre uma relação de Direito Privado, sem a participação ou responsabilidade do Poder Público. Qualquer irregularidade deve ser comunicada à Administração autorizante, mas unicamente para que ela conheça a falta do autorizatário e, se for o caso, lhe aplique a sanção cabível, inclusive a cassação da autorização.

Em razão de todo o exposto, temos que a prestação de serviços de taxi há de ser delegada por meio de autorização, razão pela qual alteramos o texto do Substitutivo apresentado pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, quanto a este ponto.

A técnica legislativa aplicada aos projetos em comento carece de alguns aprimoramentos, em obediência aos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998, com as alterações da Lei Complementar nº 107, de 2001, que dispõe sobre a elaboração e consolidação das leis, razão pela qual foram feitos alguns ajustes de redação ao texto elaborado pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Exemplo de ajuste foi a supressão de inciso do art. 3º do Substitutivo da CTASP, que enumera os requisitos para o exercício da profissão de taxista. A exigência prevista no inciso VIII – “saber ler e escrever” – afigura-se despicienda, vez que a habilitação para conduzir veículo automotor, prevista no inciso I do mesmo artigo, requer que o condutor saiba ler e escrever.

Não existem, pois, quanto ao PL nº 3.232, de 2004, e anexos, óbices que o vulnerem, restando apenas um aprimoramento quanto à juridicidade, legalidade e técnica legislativa, para que todos os pressupostos de admissibilidade restem atendidos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Isto posto, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa dos Projetos de Lei nºs 3.232, de 2004; 3.272, de 2004; 3.953, de 2004; e 5.509, de 2009, na forma do Substitutivo que ora apresentamos.

Sala da Comissão, em de de 2010.

DEPUTADO INDIO DA COSTA
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.232, DE 2004

(Apensados: PLs 3.272, de 2004; 3.953, de 2004; e
5.509, de 2009)

Regulamenta a profissão de taxista e dá
outras providências.

Autor: Deputado CONFÚCIO MOURA

Relator: Deputado INDIO DA COSTA

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, sete passageiros.



Art. 3º A atividade profissional de que trata o artigo 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatório;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

VI - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VII – Carteira de Trabalho e Previdência Social – CTPS, para o profissional taxista empregado.

Art. 4º Os profissionais taxistas são classificados da seguinte forma:

I – autônomo: motorista que detém autorização, emitida pelo órgão competente, para prestar, por conta própria, serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

II – empregado: motorista que trabalha, com subordinação, em veículo de propriedade de empresa autorizada, pelo órgão competente, a prestar serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;



III - auxiliar de condutor autônomo: motorista que possui certificação para exercer a atividade profissional, em consonância com as disposições estabelecidas na Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974.

IV- locatário: motorista que aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica titular de autorização, regido por contrato de locação, nos moldes dos artigos 565 e seguintes do Código Civil Brasileiro.

Parágrafo único. Somente uma única autorização será delegada ao profissional de que trata o inciso I.

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I – atender ao cliente com presteza e polidez;

II – trajar-se adequadamente para a função;

III – manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV – manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V – obedecer ao Código de Trânsito Brasileiro, bem como a legislação da localidade da prestação do serviço.

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I – piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e a do regime geral da previdência social.



Art. 7º A Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 1º Os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários contribuirão para o INSS de forma idêntica aos contribuintes autônomos, ficando o autorizatário do veículo responsável pelo seu recolhimento.

§ 2º O contrato que rege as relações entre o autônomo e os auxiliares é de natureza civil, não havendo qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho.

§ 3º O órgão competente da localidade de prestação do serviço e responsável pela emissão da autorização fornecerá aos motoristas auxiliares identificação específica.

§ 4º A identidade referida no parágrafo anterior será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do autorizatário.

Art. 1º-A No contrato entre o condutor autônomo de veículo rodoviário e os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários deverão constar obrigatoriamente:

I – as condições e os requisitos para a prestação do serviço;

II – o prazo de validade;

III – as obrigações e as responsabilidades das partes contratantes;

IV – a data de pagamento; e

V – a remuneração, assegurado o piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria.

Art. 1º-B O autorizatário do serviço de táxi poderá cadastrar apenas um condutor auxiliar em substituição aos já previstos nesta Lei.”



Art. 8º Em Municípios com mais de cinquenta mil habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 9º Os profissionais taxistas poderão constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados.

Parágrafo único. São deveres das entidades de que trata o *caput* deste artigo, entre outros:

I - manter programas de capacitação e qualificação profissional para seus associados;

II – fornecer assistência jurídica e social aos associados e familiares.

Art. 10. O certificado emitido pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço terá validade de 12 meses e será renovada mediante a comprovação do recolhimento dos encargos previdenciários durante o período, conforme previsto em lei.

Art. 11. Fica assegurada a transferência da autorização do Condutor Titular para outro Condutor Titular, desde que sejam preenchidos os requisitos exigidos pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço.

Art. 12. Em caso de morte do titular, desde que atendidas as normas estipuladas pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, a



CÂMARA DOS DEPUTADOS

autorização será transmitida para o cônjuge, herdeiros necessários, companheira e companheiro, que passarão a ter os mesmos direitos e deveres do titular.

Art. 13. A autorização não poderá ser objeto de penhora ou de leilão.

Art. 14. Compete ao órgão municipal competente a apreensão de veículo que transporte passageiros, sem a devida autorização legal.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2010.

DEPUTADO INDIO DA COSTA
Relator