



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.232-B, DE 2004

(Do Sr. Confúcio Moura)

Regulamenta a profissão de taxista e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação deste e dos de nºs 3.272/04, 3.953/04 e 5.509/09, apensados, com substitutivo (relator: DEP. EDGAR MOURY); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, dos de nºs 3.272/04, 3.953/04 e 5.509/09, apensados, do Substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, das emendas de nºs 1 e 2 apresentadas na Comissão, com substitutivo e subemenda; e pela antirregimentalidade da emenda nº 3 e da subemenda apresentada ao substitutivo (relator: DEP. INDIO DA COSTA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 3.272/04, 3.953/04 e 5.509/09

III - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- emendas apresentadas (3)
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- emenda apresentada ao substitutivo
- complementação de voto
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º— Fica reconhecido, em todo o território nacional, o exercício da profissão de taxista, observados os preceitos desta lei.

Art. 2º — A atividade profissional de que trata o artigo anterior somente poderá ser exercida por aqueles que preencham a seguintes condições:

I — tenham 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 — tenham feito curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão permissionário;

III — tenham atestada por autoridade policial local, o conhecimento da cidade ou da área de abrangência da sua sede de trabalho;

IV — utilizem-se de veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

V — possuam a permissão dos órgãos competentes e de trânsito do seu domicílio profissional, ou alvará municipal, específica para o exercício da profissão.

Art. 3º — São atribuições privativas dos profissionais taxistas:

I — utilizar-se de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte de passageiros e de pequenas encomendas, mediante remuneração, para os locais determinados pela clientela;

II — conhecer bem a cidade onde trabalha, para sempre utilizar-se dos caminhos regulares ou alternativos, procurando sempre a melhor opção para o cumprimento de sua missão.

Art. 4º — O profissional taxista deve trabalhar em qualquer horário do dia ou da noite, trajar-se adequadamente, atender o cliente com educação, manter em boas condições de funcionamento e de limpeza o veículo do qual se utiliza para trabalhar, obedecer às leis de trânsito, respeitar o pedestre e manter em seu veículo taxímetro sempre aferido pelo INMETRO/IPEM.

Art. 5º — Os profissionais taxistas são classificados da seguinte forma:

I — taxista permissionário, que é o motorista proprietário de um veículo, que possui permissão dos órgãos competentes e de trânsito de seu domicílio, como pessoa física;

II — taxista empregado, que é o motorista que trabalha em veículo de propriedade de empresa e que possui permissão dos órgãos competentes e de trânsito de sua sede;

III — taxista colaborador auxiliar, que é o motorista que possui autorização para exercer a atividade profissional, em consonância com as disposições estabelecidas na Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974;

Parágrafo único. Ao taxista empregado são assegurados os seguintes direitos:

I — remuneração mínima mensal não inferior a 3 (três) salários mínimos;

II — comissão ajustada, não incluída no cálculo da remuneração mínima, incidente sobre os serviços realizados e nunca inferior a 3% (três por cento) do valor das tarifas auferidas durante o seu trabalho;

III — repouso semanal remunerado com, no mínimo 36 (trinta e seis) horas de duração;

IV — em caso de compensação da jornada, repouso compensatório durante tempo equivalente ao dobro do período do período da jornada de trabalho em que ficar à disposição do empregador.

Artº 6º — Aplicam-se aos profissionais a que se refere esta lei, no que couber, as normas constantes da Consolidação das Leis do Trabalhador e da Previdência Social.

Art. 7º — Fica autorizada a criação de conselho federal e conselhos regionais de taxistas, nos termos do art. 58 e parágrafos, da Lei nº9.649, de 27 de maio de 1988.

Art. 8º — Ficam mantidos todos os benefícios já alcançados para o exercício da profissão, notadamente quanto à sanção ou redução de impostos, tais como IPI, ICMS, E IPVA.

Art. 9º — Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Causa estranheza o fato de a profissão de taxista não ser ainda regulamentada. A categoria dos taxistas tem desempenhado, ao longo dos anos, um papel de grande importância para a população brasileira e a regulamentação desta profissão, objeto deste projeto de lei, é uma antiga aspiração desse segmento profissional, um anseio da sociedade brasileira e um direito longamente aguardado.

Conhecido como pessoa de bem por todos, o taxista tornou-se parte do dia-a-dia de nossas cidades, como um amigo para as horas difíceis e para as tarefas mais corriqueiras do nosso cotidiano. Hoje o taxista ultrapassou o limite de ser simplesmente um motorista para tornar-se um prestador de serviços. Em muitas cidades é ele quem nos leva ao trabalho e ao lazer, quem busca o remédio nas farmácias e as compras nos mercados, quem leva os nossos filhos à escola, dentre muitas outras tarefas que delegamos em confiança a este profissional que merece o nosso respeito.

A falta de regulamentação da profissão de taxista tem gerado diversos tipos de problemas sociais, trabalhistas e humanos, que precisam ser solucionados. Já em 1999 o Deputado Vic Pires Franco havia apresentado um projeto semelhante ao que ora submeto a esta Casa. Ambos estamos imbuídos da preocupação com esses profissionais que atendem há tanto tempo a população brasileira com serviços de qualidade. Espero, portanto, contar com o apoio dos nobres pares na aprovação desta presente proposição. Com isso, estaremos fazendo justiça a uma categoria indispensável para o desenvolvimento do Brasil.

Sala das sessões, em 23 de março de 2004.

Deputado **CONFÚCIO MOURA**
PMDB/RO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

**CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO**

.....

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria "trailer".

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou de peso bruto total.

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

.....

.....

LEI Nº 6.094, DE 30 DE AGOSTO DE 1974

Define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

§ 1º Os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários contribuirão para o INPS de forma idêntica às dos Condutores Autônomos.

§ 2º Não haverá qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho, devendo ser previamente acordada, entre os interessados, a recompensa por essa forma de colaboração.

§ 3º As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal.

§ 4º A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de agosto de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

L. G. do Nascimento e Silva

LEI Nº 9.649, DE 27 DE MAIO DE 1998

(* A Lei nº 10.683, de 28/05/2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, revoga as disposições em contrário constantes desta Lei.)

Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências.

.....

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS, FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 58. Os serviços de fiscalização de profissões regulamentadas serão exercidos em caráter privado, por delegação do poder público, mediante autorização legislativa.

* Artigo, caput, declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.

§ 1º A organização, a estrutura e o funcionamento dos conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas serão disciplinados mediante decisão do plenário do conselho federal da respectiva profissão, garantindo-se que na composição deste estejam representados todos seus conselhos regionais.

** § 1º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 2º Os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas, dotados de personalidade jurídica de direito privado, não manterão com os órgãos da Administração Pública qualquer vínculo funcional ou hierárquico.

** § 2º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 3º Os empregados dos conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas são regidos pela legislação trabalhista, sendo vedada qualquer forma de transposição, transferência ou deslocamento para o quadro da Administração Pública direta ou indireta.

§ 4º Os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas são autorizados a fixar, cobrar e executar as contribuições anuais devidas por pessoas físicas e jurídicas, bem como preços de serviços e multas, que constituirão receitas próprias, considerando-se título executivo extrajudicial a certidão relativa aos créditos decorrentes.

** § 4º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 5º O controle das atividades financeiras e administrativas dos conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas será realizado pelos seus órgãos internos, devendo os conselhos regionais prestar contas, anualmente, ao conselho federal da respectiva profissão, e estes aos conselhos regionais.

** § 5º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 6º Os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas, por constituírem serviço público, gozam de imunidade tributária total em relação aos seus bens, rendas e serviços.

** § 6º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 7º Os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas promoverão, até 30 de junho de 1998, a adaptação de seus estatutos e regimentos ao estabelecido neste artigo.

** § 7º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 8º Compete à Justiça Federal a apreciação das controvérsias que envolvam os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas, quando no exercício dos serviços a eles delegados, conforme disposto no caput.

** § 8º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 9º O disposto neste artigo não se aplica à entidade de que trata a Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994.

Art. 59. O Instituto de Resseguros do Brasil - IRB, criado pelo Decreto-Lei nº 1.186, de 3 de abril de 1939, regido pelo Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, com a redação dada pela Lei nº 9.482, de 13 de agosto de 1997, passa a denominar-se IRB-BRASIL RESSEGUROS S.A., com a abreviatura IRB-Brasil Re.

LEI Nº 10.683, DE 28 DE MAIO DE 2003

Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Seção I Da Estrutura

Art. 1º A Presidência da República é constituída, essencialmente, pela Casa Civil, pela Secretaria-Geral, pela Secretaria de Comunicação de Governo e Gestão Estratégica, pelo Gabinete Pessoal e pelo Gabinete de Segurança Institucional.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES GERAIS, FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 59. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente as da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998, com as alterações introduzidas pela Medida Provisória nº 2.216-37, de 31 de agosto de 2001, e os §§ 1º e 2º do art. 2º da Lei nº 8.442, de 14 de julho de 1992.

Brasília, 28 de maio de 2003; 182º da Independência e 115º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Márcio Thomaz Bastos
José Dirceu de Oliveira e Silva

PROJETO DE LEI N.º 3.272, DE 2004 (Do Sr. Eduardo Valverde)

Dispõe sobre a profissão de taxista e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3232/2004.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica reconhecido, em todo o território nacional, o exercício da profissão de taxista, observados os preceitos desta lei.

Parágrafo Único: Define-se como taxista, o condutor de automóvel de aluguel destinado ao transporte remunerado de passageiros, seja na condição de trabalhador autônomo, seja na condição de empregado de empresa de taxi.

Art. 2º - A atividade profissional de que trata o artigo anterior somente poderá ser exercida por aqueles que preenchem as seguintes condições:

- I – Tenham habilitação para conduzir automóvel de aluguel, da categoria “B”, assim definidas no art. 143 da lei 9.503, de 23 de setembro de 1997;
- II – Utilizem-se de automóvel com as características exigidas pela órgão competente;
- III – Possuir a permissão dos órgãos competentes e de trânsito de seu domicílio.
- IV- Tenha inscrição como segurado obrigatório no INSS e esteja em dias com os recolhimentos das contribuições sociais.
- V- Tenha Carteira Profissional, se exercer a profissão na condição de empregado.
- VI- Ter concluído o ensino fundamental.

Art. 3º - São atribuições privativas dos profissionais taxistas:

- I – Transportar passageiros eventuais, em automóvel próprio ou locado, mediante remuneração;
- II- Transportar passageiros certos, em automóvel próprio ou locado, mediante remuneração e acerto prévio .
- II – Ocupar preferencialmente as laterais das vias públicas e os locais destinado pela Prefeitura, para ponto de espera de passageiros.

Art. 4º - É dever do profissional taxista trajar-se adequadamente, atender o cliente com presteza e educação, manter em boas condições de funcionamento e limpeza o veículo, obedecer as leis de trânsito, respeitar o pedestre e manter taxímetro aferido pelo INMETRO/IPEM.

Art. 5º - Os profissionais taxistas são classificados da seguinte forma:

I – Taxista permissionário, que é o condutor proprietário de automóvel e possui permissão dos órgãos competentes;

II – Taxista empregado, que é condutor que trabalha em automóvel de propriedade de empresa permissionária de taxi.

III – Taxista colaborador auxiliar, que é o motorista que possui autorização para exercer a atividade profissional, em consonância com as disposições estabelecidas na lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974.

Art 6º - Aplica-se aos profissionais a que se refere esta lei, no que couber as normas constantes na Consolidação das Leis do trabalho e da Previdência Social.

Art. 9º - Para o exercício , o Taxista deverá se submeter a cursos periódicos de qualificação, promovidos pelos órgãos competentes.

Art. 10º- O taxista permissionário terá direito ao seguro desemprego, se estiver contribuindo e adimplente com a Previdência Social, em caso de inatividade involuntária superior a 30 dias, em face de avarias graves no veículo que impeça o uso legal.

Art. 11- Os órgãos de trânsito dará prioridade ao licenciamento dos taxis .

Art. 12º - Fica autorizada a criação do Conselho Federal e Conselhos Regionais de taxistas, nos termos do Art.58 e parágrafos da lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998.

Art. 13º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A profissão de taxista tem sido, ao longo de anos, importante para a sociedade e a regulamentação dessa profissão, objeto deste projeto de lei, é uma necessidade com o fito de estabelecer as garantias e os deveres para o exercício profissional. O surgimento de situações diferenciadas, em face da complexidade do transporte de passageiros, em carros de aluguel , exige que a lei destaque o taxista de outros condutores autônomos, como transporte em vans, moto-taxis e etc.

Sala das Sessões em, 30 de março de 2004.

EDUARDO VALVERDE

Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

**CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO**

.....

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria "trailer".

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou de peso bruto total.

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

.....

.....

LEI Nº 6.094, DE 30 DE AGOSTO DE 1974

Define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

§ 1º Os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários contribuirão para o INPS de forma idêntica às dos Condutores Autônomos.

§ 2º Não haverá qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho, devendo ser previamente acordada, entre os interessados, a recompensa por essa forma de colaboração.

§ 3º As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal.

§ 4º A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de agosto de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

L. G. do Nascimento e Silva

LEI Nº 9.649, DE 27 DE MAIO DE 1998

(* A Lei nº 10.683, de 28/05/2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, revoga as disposições em contrário constantes desta Lei.)

Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES GERAIS, FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 58. Os serviços de fiscalização de profissões regulamentadas serão exercidos em caráter privado, por delegação do poder público, mediante autorização legislativa.

* Artigo, caput, declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.

§ 1º A organização, a estrutura e o funcionamento dos conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas serão disciplinados mediante decisão do plenário do conselho federal da respectiva profissão, garantindo-se que na composição deste estejam representados todos seus conselhos regionais.

** § 1º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 2º Os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas, dotados de personalidade jurídica de direito privado, não manterão com os órgãos da Administração Pública qualquer vínculo funcional ou hierárquico.

** § 2º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 3º Os empregados dos conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas são regidos pela legislação trabalhista, sendo vedada qualquer forma de transposição, transferência ou deslocamento para o quadro da Administração Pública direta ou indireta.

§ 4º Os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas são autorizados a fixar, cobrar e executar as contribuições anuais devidas por pessoas físicas e jurídicas, bem como preços de serviços e multas, que constituirão receitas próprias, considerando-se título executivo extrajudicial a certidão relativa aos créditos decorrentes.

** § 4º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 5º O controle das atividades financeiras e administrativas dos conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas será realizado pelos seus órgãos internos, devendo os conselhos regionais prestar contas, anualmente, ao conselho federal da respectiva profissão, e estes aos conselhos regionais.

** § 5º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 6º Os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas, por constituírem serviço público, gozam de imunidade tributária total em relação aos seus bens, rendas e serviços.

** § 6º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 7º Os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas promoverão, até 30 de junho de 1998, a adaptação de seus estatutos e regimentos ao estabelecido neste artigo.

** § 7º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 8º Compete à Justiça Federal a apreciação das controvérsias que envolvam os conselhos de fiscalização de profissões regulamentadas, quando no exercício dos serviços a eles delegados, conforme disposto no caput.

** § 8º declarado inconstitucional pela Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.717-6, de 07/11/2002.*

§ 9º O disposto neste artigo não se aplica à entidade de que trata a Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994.

Art. 59. O Instituto de Resseguros do Brasil - IRB, criado pelo Decreto-Lei nº 1.186, de 3 de abril de 1939, regido pelo Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, com a redação dada pela Lei nº 9.482, de 13 de agosto de 1997, passa a denominar-se IRB-BRASIL RESSEGUROS S.A., com a abreviatura IRB-Brasil Re.

LEI Nº 10.683, DE 28 DE MAIO DE 2003

Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I
DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Seção I
Da Estrutura

Art. 1º A Presidência da República é constituída, essencialmente, pela Casa Civil, pela Secretaria-Geral, pela Secretaria de Comunicação de Governo e Gestão Estratégica, pelo Gabinete Pessoal e pelo Gabinete de Segurança Institucional.

CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS, FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 59. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente as da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998, com as alterações introduzidas pela Medida Provisória nº 2.216-37, de 31 de agosto de 2001, e os §§ 1º e 2º do art. 2º da Lei nº 8.442, de 14 de julho de 1992.

Brasília, 28 de maio de 2003; 182º da Independência e 115º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Márcio Thomaz Bastos

José Dirceu de Oliveira e Silva

PROJETO DE LEI N.º 3.953, DE 2004
(Da Sra. Selma Schons)

Altera a Lei nº 6.094, de 30/08/1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE ESTE AO PL-3232/2004.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei 6.094, de 30 de agosto de 1974, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É facultado ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a contratação de auxiliares”. (NR)

“§ 1º A contratação de que trata o *caput*, configura relação de emprego a ser regida pela Consolidação das Leis do Trabalho”. (NR)

“§ 2º O Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, deverá promover o registro de seus auxiliares no órgão competente”. (NR)

“Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação”. (NR)

Art. 3º Revoga-se os parágrafos 3º e 4º da Lei a Lei 6.094, de 30 de agosto de 1974.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei objetiva modificar o regime de contratação do Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículos Rodoviários (Taxista), fazendo com que passe a configurar relação de emprego nos termos da Consolidação das Leis do Trabalho —CLT.

A matéria em tela, atualmente, é disciplinada pela Lei 6.094/74, a qual estabelece que o Taxista (dono da placa do veículo), possa ter até duas outras pessoas trabalhando consigo, e que tal relação não configura vínculo empregatício, sendo exercida na modalidade de trabalho autônomo.

Tal disciplina gera uma profunda distorção neste segmento, produzindo grave injustiça

para com os trabalhadores que atuam em “regime de colaboração”, para com o dono da placa do veículo.

A principal distorção no segmento, é que tal disciplina fomenta a especulação do setor. Atualmente, nas capitais e grandes cidades do país, a placa do veículo chega a custar R\$ 100 mil (cem mil reais), sendo, pois, freqüentemente, de propriedade de pessoa que não trabalha como taxista, e que contrata outras pessoas para trabalhar com o veículo, explorando mão de obra sem qualquer obrigação trabalhista.

A exploração da mão de obra neste segmento é, por vezes, selvagem, uma vez que o trabalhador poderá ser demitido a qualquer momento, sem qualquer garantia, ficando a mercê dos caprichos do dono da placa.

Cumpra ainda destacar que o trabalhador desempenha função de risco, face a constante possibilidade de se envolver em acidente de trânsito, bem como, da violência urbana, à qual está extremamente exposto. Outro aspecto relevante é a contribuição com a previdência social, que na prática acaba por incorrer, ficando o trabalhador completamente desprotegido.

Destaca-se, também, que em épocas de escassez de empregos formais como a que se vive atualmente, tal situação se presta para oportunizar mais uma forma aviltante de exploração do trabalho humano.

Assim, com vistas a corrigir tamanha distorção e injustiça é que apresentamos a presente proposição, ao tempo que se pede aos nobres pares o necessário apoio, imprescindível à sua aprovação.

Sala das Sessões, em 07 de julho de 2004.

SELMA SCHONS
Deputada Federal PT/PR

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 6.094, DE 30 DE AGOSTO DE 1974

Define, para Fins de Previdência Social, a Atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras Providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

§ 1º Os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários contribuirão para o INPS de forma idêntica às dos Condutores Autônomos.

§ 2º Não haverá qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho, devendo ser previamente acordada, entre os interessados, a recompensa por essa forma de colaboração.

§ 3º As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal.

§ 4º A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de agosto de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

L. G. do Nascimento e Silva

PROJETO DE LEI N.º 5.509, DE 2009 **(Do Sr. Silvio Torres)**

Regulamenta a profissão de taxista e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3232/2004.

APRECIÇÃO:

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

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

Art. 2º São atividades privativas 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 anterior somente poderá ser exercida por profissionais que atendam integralmente os 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 permissionário;

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

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

VI - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS;

VII - Carteira Profissional, se exercerem a profissão na condição de empregado; e

VIII – saber ler e escrever.

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

I - taxista permissionário – motorista detentor de permissão emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, sendo autorizada somente uma permissão para cada profissional;

II - taxista empregado - motorista que trabalha em veículo de propriedade de empresa que possui permissão emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço para o transporte público individual de passageiros conforme previsto no art. 1º desta lei;

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

Art. 5º Constituem 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 a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes, em dia;

V – obedecer ao Código Nacional de Trânsito, bem como a legislação das localidades da prestação dos serviços.

Art. 6º São direitos do taxista empregado:

I - remuneração ajustada entre as partes baseadas na planilha de cálculo tarifário dos serviços de taxis da localidade da prestação dos serviços;

II - aplicação, no que couber, das normas constantes da Consolidação das Leis do Trabalhador e 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 permissionário do veículo responsável pelo seu recolhimento.

§ 2º A natureza do contrato 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 dos serviços e responsável pela emissão da permissão fornecerá aos motoristas auxiliares identificação específica.

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

Art. 2º No contrato entre o Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário e os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários deverão constar obrigatoriamente:

I - condições e requisitos para a prestação de serviços;

II - prazo de validade;

III - obrigações e responsabilidades das partes contratantes;

IV – data de pagamento; e

V - remuneração ajustada entre as partes considerando a planilha de cálculo tarifário dos serviços de taxis da localidade da prestação dos serviços..

Art. 3º O permissionário do serviço de taxi poderá cadastrar apenas um condutor auxiliar em substituição aos já previstos nesta lei.”

Art. 8º Em municípios com número de habitantes superior a cinquenta mil é obrigatório o uso de taxímetro, que será anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

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

Parágrafo único. As entidades a que se referem o *caput* deste artigo, entre outros serviços prestados, se obrigam a:

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

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

Art. 10 A licença emitida pelo órgão competente da localidade da prestação de serviços 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 permissão 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 dos serviços, a permissão será transmitida para o cônjuge, herdeiros, companheira ou companheiro que passarão a ter os mesmos direitos e deveres do titular.

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

Art. 14 Compete ao órgão competente responsável do município a apreensão de veículo que transporte passageiros conforme previsto neste lei, sem a devida permissão legal.

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

JUSTIFICAÇÃO

A profissão de taxista, ao longo dos anos, tem sido importante para a sociedade e a sua regulamentação, objeto da presente proposta, uma necessidade com o fito de estabelecer as garantias e os deveres para o exercício dessa categoria profissional de trabalhadores que existe em todo o território nacional há mais de 50 anos, sem previsão legal adequada até a presente data.

O surgimento de situações diferenciadas, em face da complexidade do transporte de passageiros em carros de aluguel, exige que a lei destaque os taxistas como prestadores de serviço público, na atividade de transporte individual, combatendo o transporte irregular feito nos dias de hoje, por veículos de quatro e duas rodas, nos pequenos e grandes municípios.

Além da regulamentação propriamente dita, o presente projeto procura dar um tratamento mais adequado ao taxista auxiliar. Esse profissional tem peculiaridades alcançadas pela **Lei 6.094/74**, que permitem a ele atividade sem

vínculo empregatício com o titular de uma permissão pública que tem o veículo para o sustento de sua família. **A Lei 6.094** dá o direito a esse titular de ceder seu veículo para um auxiliar, em regime de colaboração, o que vem sendo pouco obedecido pelo poder concedente municipal. Com aprovação desta proposta, acreditamos que a classe dos taxistas terão como exigir do poder público o seu cumprimento.

Outra introdução que acreditamos importante, trata-se da possibilidade de transmissão ao cônjuge, herdeiros, companheira ou companheiro, a permissão, no caso da morte do seu titular. Tal dispositivo, já em prática em alguns municípios, visa proteger o patrimônio e o sustento da família. É bom que se lembre que muitos profissionais arriscam suas vidas todos os dias e, às vezes, têm sido vítimas de assassinato por falsos passageiros, que visam apenas roubar-lhes a pequena quantia aferida com o seu trabalho.

Também em apoio aos familiares dos taxistas e aos próprios taxistas é a prestação de assistência jurídica e social obrigatória, que deverá ser prestada pelas associações da classe. Além disso, essas entidades também deverão manter programas de capacitação e qualificação dos profissionais que permitam melhorar prestação de serviços aos usuários, incentivar e motivar o taxista e, em última análise elevar sua qualidade de vida, tendo em vista a insalubridade do cotidiano a que são submetidos.

Em face de todos os argumentos apresentados, estamos apresentado o presente projeto de lei a qual contamos com o apoio dos demais pares.

Brasília, 30 de junho de 2009.

Deputado SILVIO TORRES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

**CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO**

.....

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria "trailer".

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou de peso bruto total.

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

.....

LEI N º 6.094 DE 30 DE AGOSTO DE 1974

Define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

§ 1º Os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários contribuirão para o INPS de forma idêntica às dos Condutores Autônomos.

§ 2º Não haverá qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho, devendo ser previamente acordada, entre os interessados, a recompensa por essa forma de colaboração.

§ 3º As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal.

§ 4º A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de agosto de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

L. G. do Nascimento e Silva

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.232/04, de autoria do ilustre Deputado Confúcio Moura, pretende regulamentar a profissão de taxista, alegando, em sua justificativa, que este é um anseio da categoria e da sociedade, bem como que o taxista ultrapassou o limite de um simples motorista para tornar-se prestador de serviço.

Argumenta, ainda, que a falta de regulamentação tem gerado problemas sociais, trabalhistas e humanos, que precisam ser solucionados.

Entende que assim estará fazendo justiça a uma categoria. À proposição, foram apensados os seguintes projetos: PL nº 3.272/04, de autoria do ilustre Deputado Eduardo Valverde, que “Dispõe sobre a profissão de taxista e dá outras providências”, regulamentando a profissão de taxista com o fito de estabelecer garantias e deveres para o exercício da profissão; o PL nº 3.953/04, de autoria da ilustre Senhora Selma Schons, que “Altera a Lei nº 6.094, de 30/08/1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências”, visando modificar o regime de contratação do Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e o PL nº 5509/09, de autoria do Deputado Silvio Torres, que “Regulamenta a profissão

de taxista”, também com o objetivo de regular a profissão de taxista nas suas diversas categorias: permissionário, empregado e auxiliar.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos Projetos.

É o Relatório

II - VOTO DO RELATOR

As proposições que ora analisamos, embora apresentem alguma diversidade entre si, tem o objetivo claro de regulamentar a profissão de taxista no nosso País.

Em 2004, a então Deputada Dra. Clair apresentou um Substitutivo visando a união dos projetos apresentados e buscando uma redação que alcançasse o objetivo final de cada projeto. Na ocasião, o PL 5509/09 ainda não havia sido apresentado, o que com certeza, contribuiria em muito para a relatoria.

Acreditamos, salvo melhor juízo, que o PL 5509/09, conseguiu uma redação que contemplou boa parte dos dispositivos apresentados nos demais projetos.

Primeiramente, o PL 5509/09 estabelece os requisitos para o exercício da profissão, como habilitação para conduzir veículo automotor em uma das categorias específica; curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, possuir veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito; possuir a permissão específica para a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço; possuir a inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS; entre outros.

O projeto também classifica os taxistas em permissionário, empregado e auxiliar de condutor autônomo, procurando, com isso, englobar todo o

universo de trabalhadores que atua nessa área. No entanto, deixa de citar o taxista locatário, que é o motorista que aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica titular da permissão pública, por meio de contrato de locação conforme estabelecido nos artigos 565 a 578 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil. Correção que faremos com a apresentação de um substitutivo.

Além de estabelecer os direitos e os deveres da categoria, o PL 5509/09 introduz alguns aspectos que acreditamos meritórios e que são uma reivindicação antiga da categoria:

1. A transmissão da permissão no caso de morte do taxista titular, para o cônjuge, herdeiros, companheira ou companheiro, que passarão a ter os mesmos direitos e deveres; e
2. A vedação da penhora ou leilão da permissão.

A transmissão da permissão permite se fazer justiça aos herdeiros, cônjuges e companheiras e companheiros de taxista falecidos, cuja única fonte de subsistência da família era o táxi. Com a morte do titular e sem a permissão, os sucessores, muitas vezes passam por situações de penúria, tendo inclusive que criar filhos pequenos, com o táxi estacionado na porta de casa, mas sem a licença para de lá tirar seu sustento. Assim, a introdução do referido dispositivo, corrige esta distorção.

Sobre a vedação da penhora ou leilão, a idéia é a mesma: permitir ao taxista continuar seu trabalho e garantir a subsistência da família. Sendo o táxi a única fonte de renda, não pode ser ele penhorado ou leiloado.

Diante de todo o exposto, nosso voto é pela aprovação dos projetos de lei 3232/2004, 3272/2004, 3953/2004 e 5509/2009, na forma do substitutivo.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2009.

Deputado Edgar Moury

Relator

**SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 3232/2004, 3272/2004, PL
3953/2004 e PL 5509/2009**

*Regulamenta a profissão de taxista e dá outras
providências.*

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

Art. 2º São atividades privativas 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 anterior somente poderá ser exercida por profissionais que atendam integralmente os 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 permissionário;

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

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

VI - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS;

VII - Carteira Profissional, se exercerem a profissão na condição de empregado; e

VIII – saber ler e escrever.

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

I - taxista permissionário – motorista detentor de permissão emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, sendo autorizada somente uma permissão para cada profissional;

II - taxista empregado - motorista que trabalha em veículo de propriedade de empresa que possui permissão emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço para o transporte público individual de passageiros conforme previsto no art. 1º desta lei;

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

IV- taxista locatário - motorista que aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica (Frota de táxi), titular de permissão pública, regido por contrato de locação nos moldes dos artigos 565 e seguintes do Código Civil Brasileiro.

Art. 5º Constituem 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 a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes, em dia;

V – obedecer ao Código Nacional de Trânsito, bem como a legislação das localidades da prestação dos serviços.

Art. 6º São direitos do taxista empregado:

I - remuneração ajustada entre as partes baseadas na planilha de cálculo tarifário dos serviços de taxis da localidade da prestação dos serviços;

II - aplicação, no que couber, das normas constantes da Consolidação das Leis do Trabalhador e 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 permissionário do veículo responsável pelo seu recolhimento.

§ 2º A natureza do contrato 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 dos serviços e responsável pela emissão da permissão fornecerá aos motoristas auxiliares identificação específica.

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

Art. 2º No contrato entre o Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário e os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários deverão constar obrigatoriamente:

I - condições e requisitos para a prestação de serviços;

II - prazo de validade;

III - obrigações e responsabilidades das partes contratantes;

IV – data de pagamento; e

V - remuneração ajustada entre as partes considerando a planilha de cálculo tarifário dos serviços de taxis da localidade da prestação dos serviços..

Art. 3º O permissionário do serviço de táxi poderá cadastrar apenas um condutor auxiliar em substituição aos já previstos nesta lei.”

Art. 8º Em municípios com número de habitantes superior a cinquenta mil é obrigatório o uso de taxímetro, que será anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

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

Parágrafo único. As entidades a que se referem o caput deste artigo, entre outros serviços prestados, se obrigam a:

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

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

Art. 10 A licença emitida pelo órgão competente da localidade da prestação de serviços 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 permissão 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 dos serviços, a permissão será transmitida para o cônjuge, herdeiros, companheira ou companheiro que passarão a ter os mesmos direitos e deveres do titular.

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

Art. 14 Compete ao órgão competente responsável do município a apreensão de veículo que transporte passageiros conforme previsto neste lei, sem a devida permissão legal.

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

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Edgar Moury

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.232/04 e os Projetos de Leis nºs 3.272/04, 3.953/04, e 5.509/09, apensados, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Edgar Moury.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sabino Castelo Branco - Presidente, Manuela D'ávila - Vice-Presidente, Daniel Almeida, Edgar Moury, Eudes Xavier, Fernando Nascimento, Gorete Pereira, Laerte Bessa, Luciano Castro, Luiz Carlos Busato, Major Fábio, Mauro Nazif, Milton Monti, Paulo Pereira da Silva, Paulo Rocha, Pedro Henry, Roberto Santiago, Thelma de Oliveira, Wilson Braga, Armando Abílio, Carlos Alberto Leréia, Edinho Bez, Maria Helena, Osvaldo Reis e Vanessa Grazziotin.

Sala da Comissão, em 7 de outubro de 2009.

Deputado SABINO CASTELO BRANCO
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

EMENDA nº 1 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

Dê-se ao artigo 11 do Substitutivo adotado pela Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, a seguinte redação:

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

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é explicitar que a faculdade de transferência de permissão se restrinja ao Titular de uma nova permissão. Com isso se evita que um mesmo permissionário detenha duas permissões.

**Deputado OSMAR SERRAGLIO
PMDB/PR**

EMENDA nº 2 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

Dê-se ao artigo 3º da Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, constante do art. 7º do Substitutivo adotado pela Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, a seguinte redação:

“Art. 3º O permissionário do serviço de táxi poderá cadastrar até dois condutores auxiliares em substituição aos já previstos nesta lei.”

.....

JUSTIFICAÇÃO

Desde de 1974 a regra tem sido essa de possibilitar que até dois condutores auxiliares possam ser cadastrados. A supressão dessa possibilidade implicaria a exclusão de aproximadamente cem mil condutores auxiliares.

**Deputado OSMAR SERRAGLIO
PMDB/PR**

EMENDA nº 3 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

Dê-se ao artigo 8º do Substitutivo adotado pela Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, a seguinte redação:

“Art. 8º Em municípios com número de habitantes superior a cem mil é obrigatório o uso de taxímetro, que será anualmente aferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor, facultado aos municípios com população inferior a esse limite adotar tal exigência.”

.....

JUSTIFICAÇÃO

O que se pretende com esta é emenda compatibilizar a exigência da lei às reais condições verificadas na maioria dos municípios de menor porte pelo Brasil

afora. Portanto, o que se propõe é elevar de cinquenta para cem mil do número de habitantes, a partir do qual será obrigatório o uso de taxímetros. Aos municípios inferiores a esse limite fica facultada a adoção dessa medida, de acordo com a avaliação de cada um.

**Deputado OSMAR SERRAGLIO
PMDB/PR**

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

*"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

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

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

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 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 autorizatários 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.

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 16 de junho de 2010.

DEPUTADO INDIO DA COSTA
Relator

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.

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 autorizatário;

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 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 16 de junho de 2010.

DEPUTADO INDIO DA COSTA
Relator

PROJETO DE LEI Nº 3.232, DE 2004

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

Regulamenta a profissão de taxista e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimam-se o inciso IV do art. 4º e do art. 7º, ambos do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 3.232, de 200, o §2º do art. 1º e o art. 1º-A da Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974.

JUSTIFICAÇÃO

A exploração do trabalho alheio por outrem, com subordinação e obtenção de lucro sem o reconhecimento de relação empregatícia, como se observa dos dispositivos que a presente emenda pretende suprimir, fere, flagrantemente, princípios constitucionais afetas ao Direito Constitucional do Trabalho.

É que, de acordo com o art. 7º de nossa Carta Magna, são direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social, a relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa.

A previsão legal, pois, da figura do locatário que “aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica titular de autorização, regido por contrato de locação” é um subterfúgio apenas para negar a garantia que tem o taxista trabalhador a uma relação empregatícia protegida.

Ademais disso, como poderia o autorizatário alugar uma autorização que lhe foi dada de modo *intuitu personae*?

É dizer, a pessoa jurídica titular da autorização personalíssima, não pode subdelegá-la, em hipótese alguma. Pode, enquanto empresa, explorar a atividade. Assim, quando contratar o trabalho de alguém com este fim, deverá fazê-lo segundo as regras estabelecidas para a relação de trabalho em que há subordinação, onerosidade, pessoalidade e não-eventualidade.

Há que se reconhecer, pois, que, além de inconstitucional, porque nega referida proteção constitucional a este tipo de relação trabalhista, a previsão é, outrossim, injurídica, porque prevê a possibilidade de uma autorização dada pela Administração passível de ser delegada para outra pessoa, pelo próprio autorizatário.

Sendo a autorização um o ato administrativo discricionário pelo qual o Poder Público torna possível ao particular a realização de certa atividade, serviço ou utilização de determinados bens particulares ou públicos, de seu exclusivo ou predominante interesse, que a lei condiciona à aquiescência prévia da Administração, como é o caso do serviço de táxi, não se afigurará legítima a previsão legal vazada nos termos propostos, na medida em que desnatura completamente o instituto jurídico da autorização.

A autorização tem características muito bem definidas, como tratar-se de ato unilateral da Administração, precário, discricionário, no interesse do particular, mas, essencialmente, por configurar ato *intuitu personae*, ressaltado apenas a correção da previsão do direito sucessório sobre ela quando destinada à pessoa física (art. 12 do Substitutivo), tendo em vista a função social que deve preponderar em qualquer atividade econômica (art. 170, CF), já que o autorizatário será, neste caso, arrimo de família.

No que toca à constitucionalidade e à juridicidade, o substitutivo apresentado pelo Relator, com *permissa maxima venia*, não pode, portanto, ser aprovado, no que toca ao disposto no inciso IV do art. 4º; bem como no art. 1º-A e no §2º do art. 1º da Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, tal qual propostos na forma do art. 7º, razão da presente emenda supressiva.

Sala da Comissão, Brasília – DF, 24 de junho de 2010.

MARCELO ITAGIBA
Deputado Federal - PSDB/RJ

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

I – RELATÓRIO

A proposição em exame regulamenta a profissão de taxista, suprimindo um vácuo legislativo que, por vezes, tem gerado, dentre diversos outros tipos de problemas, abusos de ordem social, trabalhista e humana.

Apensados encontram-se o PL nº 3.272, de 2004 (Deputado Eduardo Valverde), o PL nº 3.953, de 2004 (Deputada Selma Schons) e o PL nº 5.509, de 2009 (Deputado Sílvio Torres). Todos esses projetos foram distribuídos à CTASP, que os aprovou unanimemente, na forma do Substitutivo apresentado pelo Relator, Deputado Edgar Moury.

Nesse momento, em complementação ao meu parecer de 16 de junho de 2010, passo à análise de quatro emendas apresentadas à proposta.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, cabe esclarecer que o papel desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, na análise destas proposições, cinge-se aos aspectos de juridicidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa das proposições apresentadas.

Passo à apreciação das três emendas do nobre Deputado Osmar Serraglio, apresentadas ao Projeto, e uma, ofertada ao Substitutivo, do ilustre Deputado Marcelo Itagiba, em complementação ao nosso voto nesta Comissão.

Antes de adentrarmos à análise do conteúdo das emendas, reafirmamos que a “autorização” é a modalidade mais adequada, em face da unilateralidade, precariedade e discricionariedade da prestação dos serviços de taxista. Já discorreremos sobre a alteração da natureza desse serviço, em nosso primeiro parecer, onde se encontram todos os argumentos que a justificam. Por essa razão, as emendas que passaremos a analisar e que versarem sobre “permissão”, nessa parte, não serão por nós acatadas.

A Emenda nº 1, do Deputado Osmar Serraglio, quer assegurar a transferência da permissão do condutor titular apenas a um novo condutor titular, evitando a duplicidade de delegação a um mesmo condutor. O pleito do nobre Deputado já se encontra atendido no parágrafo único do art. 4º do nosso Substitutivo.

No que se refere à Emenda nº 2, do Deputado Osmar Serraglio, sua preocupação encontra-se atendida no Substitutivo apresentado. Há de se ter claro que não existem alterações que impliquem modificação do *caput* do art. 1º da Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que já faculta “*ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais*”. No entanto, ao examinar a sugestão do nobre Parlamentar, optamos por aprimorar a técnica legislativa do Substitutivo apresentado, evitando quaisquer dúvidas quanto ao ponto. O art. 1º-B da Lei 6.094, de 1974 - constante do art. 7º do Substitutivo - passará a vigorar como § 5º do art. 1º da mesma lei, na forma de emenda de redação, em anexo.

Quanto à Emenda nº 3, também do Deputado Osmar Serraglio, não cabe a esta Comissão se pronunciar, a teor do art. 55 do RICD. De toda forma, nossa opinião é no sentido de que o segmento seja regulamentado com o maior rigor possível em prol dos usuários de táxi e dos próprios taxistas, partindo de cidades com 50.000 habitantes a utilização e a aferição anual do taxímetro.

Por fim, temos a Emenda nº 1, do nobre Deputado Marcelo Itagiba - ofertada ao Substitutivo - que externa sua preocupação com a possibilidade de a locação revestir-se em relações subordinadas de trabalho. No entanto, não pode esta Comissão sobre ela pronunciar-se, sob pena de, também, violar-se o disposto no art. 55 do RICD. Trata-se de emenda que altera o mérito da proposta, que foi distribuída a esta Comissão apenas para o exame dos aspectos constitucional, jurídico, regimental e de técnica legislativa.

Ante o exposto, após o exame das referidas emendas, apresentamos, em anexo, uma emenda de redação e, assim, complementamos nosso voto opinando no sentido da constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa das emendas nº 1 e 2, sugeridas ao Projeto, e pela antiregimentalidade das emendas nº 3, ofertada ao Projeto, e nº 1, ofertada ao Substitutivo.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2010.

DEPUTADO ÍNDIO DA COSTA
Relator

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.

EMENDA DE REDAÇÃO

Art. 1º Dê-se ao art. 7º do Projeto de Lei nº 3232, de 2004, a seguinte redação:

“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.

§ 5º O autorizatário do serviço de táxi poderá cadastrar, como eventual substituto, outro profissional, além dos dois já previstos no caput.

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.”

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2010.

DEPUTADO ÍNDIO DA COSTA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.232-A/2004, dos de nºs 3.272/2004, 3.953/2004 e 5.509/2009, apensados, do Substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, das emendas de nºs 1 e 2 apresentadas nesta Comissão, com substitutivo e subemenda (apresentados pelo Relator); e pela antirregimentalidade da Emenda de nº 3 e da Subemenda de nº 1 apresentadas nesta Comissão, nos termos do Parecer, com complementação, do Relator, Deputado Índio da Costa. O Deputado Marcelo Itagiba apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, Colbert Martins e Rodovalho - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Biscaia, Antonio Carlos Pannunzio, Bonifácio de Andrada, Carlos Bezerra, Edmar Moreira, Eduardo Cunha, Felipe Maia, Flávio Dino, Francisco Tenorio, Gerson Peres, Índio da Costa, João Campos, João Paulo Cunha, José Genoíno, José Maia Filho, Luiz Couto, Marcelo Castro, Márcio França, Márcio Marinho, Mauro Benevides, Mendes Ribeiro Filho, Osmar Serraglio, Paes Landim, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Roberto Magalhães, Sandra Rosado, Sérgio Barradas Carneiro, Wolney Queiroz, Zenaldo Coutinho, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Bispo Gê Tenuta, Carlos Abicalil, Carlos Melles, Carlos Willian, Chico Lopes, Décio Lima, Edson Aparecido, Fátima Bezerra, Geraldo Pudim, Hugo Leal, Maurício Rands, Nelson Pellegrino, Odílio Balbinotti, Onyx Lorenzoni, Paulo Bauer, Roberto Alves, Roberto Santiago, Tadeu Filippelli, Valtenir Pereira, Vital do Rêgo Filho e Wellington Roberto.

Sala da Comissão, em 8 de dezembro de 2010.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO MARCELO ITAGIBA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.232, de 2004, do ilustre ex-Parlamentar Confúcio Moura, visa preencher lacuna legislativa, tendo em vista faltar ao regime jurídico pátrio diploma legal que regulamente a profissão de taxista.

Trata-se, pois, de proposta legislativa apresentada com o fim de estabelecer os requisitos necessários para o exercício da profissão de taxista, estabelecendo-lhe deveres e direitos.

À proposta principal foram apensados outros três Projetos de Lei: o PL nº 3.272, de 2004, de autoria do Deputado Eduardo Valverde, que dispõe sobre a profissão de taxista; o PL nº 3.953, de 2004, da nobre Deputada Selma Schons, que 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”; e o PL nº 5.509, de 2009, de autoria do Deputado Sílvio Torres, que também objetiva a regulamentação da profissão de taxista.

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.

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, recebeu do Relator Deputado Índio da Costa parecer 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 apresentou.

No dia 17 de junho de 2010, foi aberto prazo para Emendas ao Substitutivo, por 5 sessões ordinárias a partir de 18/06/2010. Após o exame das 3 emendas apresentadas, o Relator complementou seu voto opinando no sentido da constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa das emendas nº 1 e 2, sugeridas ao Projeto, e pela antiregimentalidade das emendas nº 3, ofertada ao Projeto, e nº 1, ofertada ao Substitutivo.

É o relatório.

II - VOTO

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, não havendo qualquer óbice quanto à constitucionalidade formal do projeto.

Contudo, no que se refere à constitucionalidade material, a exploração do trabalho alheio por outrem, com subordinação e obtenção de lucro sem o reconhecimento de relação empregatícia, como se observa de vários dispositivos propostos, ferem, flagrantemente, princípios constitucionais afetas ao Direito Constitucional do Trabalho.

De acordo com o art. 7º de nossa Carta Magna, são direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social, a relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa.

A previsão legal, pois, da figura do locatário que “aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica titular de autorização, regido por contrato de locação” é um subterfúgio apenas para negar a garantia que deve ter o taxista trabalhador a uma relação empregatícia devidamente protegida.

Ademais, como poderia o autorizatário alugar uma autorização que lhe foi dada de modo *intuitu personae*?

É dizer, a pessoa jurídica titular personalíssima da autorização, não pode subdelegá-la, em hipótese alguma. Pode, enquanto empresa, explorar a atividade. Assim, quando contratar o trabalho de alguém com este fim, deverá fazê-lo segundo as regras estabelecidas para a relação de trabalho em que há subordinação, onerosidade, pessoalidade e não-eventualidade.

Há que se reconhecer, pois, que, além de inconstitucional, porque nega referida proteção constitucional a este tipo de relação trabalhista, a previsão é,

outrossim, injurídica, porque prevê a possibilidade de uma autorização dada pela Administração passível de ser delegada para outra pessoa, pelo próprio autorizatário.

Sendo a autorização um o ato administrativo discricionário pelo qual o Poder Público torna possível ao particular a realização de certa atividade, serviço ou utilização de determinados bens particulares ou públicos, de seu exclusivo ou predominante interesse, que a lei condiciona à aquiescência prévia da Administração, como é o caso do serviço de táxi, não se afigurar legítima a previsão legal vazada nos termos propostos, na medida em que desnatura completamente o instituto jurídico da autorização.

A autorização tem características muito bem definidas, como tratar-se de ato unilateral da Administração, precário, discricionário, no interesse do particular, mas, essencialmente, por se configurar ato personalíssimo, *intuitu personae*.

No que toca à constitucionalidade e à juridicidade, o substitutivo apresentado pelo Relator, com *permissa maxima venia*, não pode, portanto, ser aprovado, no que toca ao disposto nos incisos III e IV do art. 4º; no art. 1º-A e nos §§ do art. 1º da Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, tal qual propostos na forma do art. 7º da lei projetada.

Isto posto, manifesto-me 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 apresentado pelo Relator Índio da Costa, desde que subtraídos os dispositivos mencionados, por serem injurídicos e inconstitucionais, na forma do texto alternativo que ora submeto ao descortino dos senhores membros desta Comissão.

Sala da Comissão, Brasília – DF, de de 2010.

MARCELO ITAGIBA

Deputado Federal - PSDB/RJ

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.

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 autorizatário;

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;

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

VI – 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; e

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.

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 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. 8º 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. 9º. 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. 10. 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. 11. A autorização não poderá ser objeto de penhora ou de leilão.

Art. 12. Em caso de morte do titular, desde que atendidas as normas estipuladas pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, a autorização será transmitida para o cônjuge, herdeiros necessários, companheira e companheiro, que passarão a ter os mesmos direitos e deveres do titular.

Art. 13. Compete ao órgão municipal competente a apreensão de veículo que transporte passageiros, sem a devida autorização legal.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, Brasília – DF, de de 2010.

MARCELO ITAGIBA

Deputado Federal - PSDB/RJ

FIM DO DOCUMENTO