

PROJETO DE LEI Nº , DE 2015
(Do Sr. Laércio Oliveira)

*Altera a Lei nº 12.587, de
3 de janeiro de 2012.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A presente norma altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, de forma a permitir que o serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros seja prestado, em regime de livre iniciativa, por qualquer pessoa natural ou jurídica que atenda aos requisitos que especifica.

Art. 2º O art. 12 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido de parágrafo único nos seguintes termos:

“Art. 12

Parágrafo único. O serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros realizado por qualquer pessoa natural ou jurídica, em regime de livre iniciativa, será admitido desde que satisfaça, exclusivamente, os requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços previstos no caput.

.....” (NR).

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em primeiro lugar, é importante assentar que a Constituição Federal não qualifica o transporte individual de passageiros como serviço público, diferentemente do tratamento atribuído ao transporte coletivo no inc. V de seu art. 30. Ademais, é da União a competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do inc. XI do art. Constitucional de nº 22.

Nesse sentido, a Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, atenta à normação constitucional, disciplina o tema e prevê, no inc. III do §2º de seu art. 3º, uma modalidade pública e outra privada de prestação dos serviços de transporte individual de passageiros.

Todavia, em face da verdadeira revolução no serviço de transporte de passageiros a que temos assistido nos últimos tempos, notadamente com o uso de plataformas que conectam usuários a motoristas, é necessário aprimorar este marco legal para deixar expressa a possibilidade constitucionalmente assegurada de particulares desenvolverem este segmento econômico independentemente de outorga pelo Poder Público.

Com efeito, presenciamos, inicialmente, com os táxis, o surgimento de aplicativos como o easytaxi ou o 99taxi. A controvérsia, contudo, intensificou-se com a chegada da Uber no Brasil, empresa que oferece serviços similares aos do táxi, com a diferença que a contratação da corrida é feita exclusivamente por meio de um aplicativo e por condutores que não detém qualquer espécie de outorga pública. Com o acirramento da concorrência, taxistas fizeram manifestações em São Paulo, Rio de Janeiro e em várias outras capitais.

Em verdade, o serviço de táxi, da forma como é organizado, tem se mostrado anacrônico e o aumento de concorrência deve ser estimulado. Apesar de ser um serviço fiscalizado pelo poder público municipal e, portanto, sujeito a diferentes regras locais, o que se observa, pelo menos nas grandes cidades, é o sistema de permissão, onde a prefeitura dá a um pequeno número de felizardos (nem sempre com transparência) o direito de ter um táxi. Esse direito, chamado popularmente de “placa”, acaba se transformando em um pequeno cartório. Como o número de placas concedidas é pequeno em relação à demanda, a sua comercialização acaba se transformando em um rentável negócio. Muitos possuidores de placas, em vez de conduzirem seus táxis, simplesmente preferem alugar seu carro para motoristas, que chegam a pagar mais de R\$ 3 mil por mês somente para terem o direito de exercer a atividade, ou vender as placas por valores que chegam a ultrapassar centenas de milhares de reais em algumas capitais como São Paulo. O resultado é a divisão dos taxistas em dois grupos: os donos das placas e os motoristas propriamente ditos. Esses últimos, muito frequentemente, são forçados a cumprir jornadas extenuantes, acima de doze horas diárias, sem finais de semana ou feriados, para conseguirem pagar o aluguel da placa e auferir alguma remuneração digna.

Por esse motivo, é necessário tornar mais acessível o exercício do serviço de transporte individual remunerado de passageiros. Imaginem como seria mais fácil a vida do taxista que hoje paga elevados alugueis se ele pudesse utilizar seu próprio carro e fazer o transporte de passageiros, seja por conta própria, seja se associando a aplicativos como a Uber? As horas que ele tem de trabalhar para pagar ao proprietário da placa seriam transformadas em maior remuneração ou maior lazer.

O mais importante, contudo, é olhar para o consumidor, afinal, estamos falando de um serviço de utilidade pública. E não há dúvidas de que ampliar o acesso

ao serviço de transporte individual remunerado irá beneficiar o consumidor, pois poderá contar com maior oferta de serviços. Situações como não encontrar táxis disponíveis em períodos de *rush*, principalmente quando está chovendo, tornar-se-iam cada vez menos prováveis. A maior competição certamente irá levar também a um aumento de qualidade. É claro que, como em toda profissão, há bons e maus profissionais. Mas quando as opções são limitadas, a chance de abusos aumenta.

Com este projeto, pretendemos explicitar que qualquer pessoa, física ou jurídica, poderá prover o serviço de transporte individual de passageiros, mesmo que não seja por meio de táxis. Será necessário, contudo, atender aos requisitos estabelecidos pelo poder público local. Requisitos mínimos circunscritos apenas à segurança, ao conforto, à higiene, e à qualidade do serviço. Afinal, liberalizar uma atividade não é equivalente a desregulamentá-la. É necessário que o serviço seja feito por veículos que atendem a padrões mínimos de segurança e higiene, bem como que o condutor possua qualificações mínimas. Cada município é livre para definir quais são esses requisitos mínimos, mas, uma vez definidos, terão de ser aplicados para todos os provedores de serviços, sejam taxistas, motoristas autônomos ou filiados a aplicativos como o Uber. Com isso garantimos que o aumento da oferta virá acompanhado de manutenção de um padrão mínimo de qualidade.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Deputados para aprovação desta importante matéria.

Sala das Sessões, em de de 2015.

Deputado **LAÉRCIO OLIVEIRA**
Solidariedade/SE