



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.749, DE 2015

(Do Sr. Laercio Oliveira)

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

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1584/2015.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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 detêm 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 25 de agosto de 2015.

Deputado **LAÉRCIO OLIVEIRA**
Solidariedade/SE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....
TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

- I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
 - II - desapropriação;
 - III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
 - IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
 - V - serviço postal;
 - VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
 - VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
 - VIII - comércio exterior e interestadual;
 - IX - diretrizes da política nacional de transportes;
 - X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
 - XI - trânsito e transporte;
 - XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
 - XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
 - XIV - populações indígenas;
 - XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
 - XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
 - XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*
 - XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
 - XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
 - XX - sistemas de consórcios e sorteios;
 - XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
 - XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
 - XXIII - seguridade social;
 - XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
 - XXV - registros públicos;
 - XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
 - XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
 - XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
 - XXIX - propaganda comercial.
- Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)](#)

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. [\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)

CAPÍTULO IV DOS MUNICÍPIOS

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente, sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade, nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de tribunais, Conselhos ou órgãos de contas municipais.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I - quanto ao objeto:
 - a) de passageiros;
 - b) de cargas;
- II - quanto à característica do serviço:
 - a) coletivo;
 - b) individual;
- III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

.....

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO

.....

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)*](#)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)*](#)

Art. 12-B. [*\(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015\)*](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
