



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.945, DE 2015** **(Do Sr. Augusto Coutinho )**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a prestação do serviço de transporte individual de passageiros.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-2631/2015.

**APRECIÇÃO:**

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

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do art. 12-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a prestação do serviço de transporte individual de passageiros, incluindo condições para outorga e transferência de autorização, permissão ou concessão no âmbito do referido serviço.

Art. 2º O art. 12-A da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

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 municipal.

§ 1º Será expedida uma única autorização, permissão ou concessão para uso exclusivo do condutor do veículo, vedada a transferência a terceiros, sob pena de cancelamento da licença e impossibilidade de nova obtenção.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, na 1ª linha de sucessão hereditária, 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 Aplicam-se as regras sucessórias do § 2º às transferências por aposentadoria ou invalidez permanente do titular da outorga.

§ 4º As transferências de que tratam os §§ 2º e 3º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público local e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

§ 5º Quando da permissão em utilizar a outorga de outrem, o detentor da outorga pode autorizar a condução do veículo em até três turnos de oito horas cada, desde que o detentor conduza o veículo por pelo menos um dos turnos.

§6º Nos casos de permitir que terceiros utilizem a outorga concedida, nos termos do parágrafo anterior, o tipo de contratação dar-se-á tanto por contrato de terceirização, como por vínculo empregatício nos termos da Consolidação das Leis do Trabalho. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), representou um grande passo para a disciplina dessa área tão relevante nos dias atuais. Além de regular os serviços de transporte público coletivo de passageiros, ainda traça os princípios, as diretrizes e os objetivos da PNMU, estabelecendo as atribuições de cada Ente da Federação em relação a essa política.

No que concerne ao serviço de transporte individual de passageiros (táxi), entretanto, a referida norma dedica pouca atenção, limitando-se a definir esse serviço como o transporte remunerado de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas (art. 4º, inciso VIII). Considera, ainda, atribuição do Poder Público municipal organizar, disciplinar e fiscalizar o serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros, 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 (art. 12).

Posteriormente, por meio da Lei nº 12.865, de 2013, houve a introdução do art. 12-A, trazendo algumas poucas regras para a outorga do serviço de transporte individual, tema que correspondia a uma lacuna no texto legal.

Entendemos que, embora essa inserção tenha sido um avanço, ainda há o que aperfeiçoar no texto em vigor.

De fato, a realidade atual dos taxistas é desconcertante. Muitos têm encontrado dificuldade em obter a licença para trafegar com seus veículos. Essa dificuldade ocasionou uma espécie de comércio paralelo, pois atualmente há pessoas que possuem mais de uma licença e negociam essas licenças com quem não conseguiu obter a autorização do poder público concedente.

A proposição que ora oferecemos à apreciação da Casa tem como escopo disciplinar melhor o exercício da atividade de taxista, de forma que o exercício da profissão fique restrito ao próprio autorizado, vedada a transferência a terceiros, o que, certamente, contribuirá para trazer segurança aos usuários desse tipo de transporte.

Outro objetivo do presente projeto é coibir a exploração dos motoristas que não possuem a autorização e, para garantir seu sustento e de suas famílias, são contratados por empresários do ramo e obrigados a se sujeitar a jornadas de trabalho extremamente cansativas, visto que não têm vínculo empregatício. Finalmente, também estamos prevendo a possibilidade de sucessão por aposentadoria ou invalidez permanente, nos mesmos termos da sucessão *causa mortis*, o que trará maior segurança à família do outorgado, em caso de alguma intercorrência de força maior.

Na certeza da importância dessa proposta para a melhoria das condições de trabalho dos taxistas, o que, sem dúvida, reverterá em melhoria da qualidade do serviço prestado aos usuários, esperamos contar com o apoio de todos para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 09 de setembro de 2015.

Deputado **AUGUSTO COUTINHO**  
Solidariedade/PE

|                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA</b><br/>Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG<br/>Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL<br/>Seção de Legislação Citada - SELEC</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## **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**

.....

#### **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.

## Seção II

### Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

## 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.

.....

.....

## **LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002**

Institui o Código Civil.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

### **PARTE ESPECIAL**

.....

### **LIVRO V DO DIREITO DAS SUCESSÕES**

.....

### **TÍTULO II DA SUCESSÃO LEGÍTIMA**

### **CAPÍTULO I DA ORDEM DA VOCAÇÃO HEREDITÁRIA**

Art. 1.829. A sucessão legítima defere-se na ordem seguinte:

I - aos descendentes, em concorrência com o cônjuge sobrevivente, salvo se casado este com o falecido no regime da comunhão universal, ou no da separação obrigatória de bens (art. 1.640, parágrafo único); ou se, no regime da comunhão parcial, o autor da herança não houver deixado bens particulares;

II - aos ascendentes, em concorrência com o cônjuge;

III - ao cônjuge sobrevivente;

IV - aos colaterais.

Art. 1.830. Somente é reconhecido direito sucessório ao cônjuge sobrevivente se, ao tempo da morte do outro, não estavam separados judicialmente, nem separados de fato há mais de dois anos, salvo prova, neste caso, de que essa convivência se tornara impossível sem culpa do sobrevivente.

.....

.....

|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|