

PROJETO DE LEI Nº

DE 2016

Altera a redação dos incisos VIII e X do artigo 4º e do artigo 12 na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Altera da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 na forma que menciona, Altera o artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Os incisos VIII e X do art. 4º e o artigo 12, art. 12A, 12B da Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes redações:

"Art. 4º

VIII - transporte individual remunerado: qualquer espécie de serviço remunerado de transporte de passageiros, executado em veículos automotor de até 7 (sete) passageiros, com ou sem motorista, para a realização de viagens individualizadas.

X – transporte individual não remunerado: qualquer meio privado de transporte motorizado de passageiros em veículos de baixa capacidade, operado sem caráter econômico ou fim remuneratório;

Art. 12. Todos os serviços de transporte individual remunerado são de interesse público, estando sujeitos a regulação, controle e prévio licenciamento pelo poder público, devendo o número de veículos em operação ser limitado, conforme a realidade local, com base nos seguintes critérios e objetivos:

I – sustentabilidade dos serviços e mínimo impacto nos sistemas de trânsito e de transporte;

II – prioridade do transporte de grande e média capacidade, fomentando a redução do número de veículos e uso de serviços de transporte individual remunerado e não remunerado;

III – segurança, eficiência, conforto e qualidade dos serviços;

IV – Sem prejuízo de outras exigências de formação mínima e registro profissional, o licenciamento para operação de serviços de que trata este artigo somente será conferido à pessoas que exerçam a atividade profissionalmente;

V – No caso dos serviços abertos ao público, ainda que intermediados por meios digitais, vedação a concorrência ruinosa e cobranças dinâmicas que prejudiquem o consumidor, devendo o poder público estabelecer critérios claros e seguros de precificação através de método taximétrico, podendo se limitar à estabelecer preço máximo e mínimo;

VI – No caso dos serviços abertos ao público, ainda que intermediados por meios digitais, o número máximo de veículos em operação, por município, não poderá ser superior a 1 veículo para cada 195 habitantes, conforme dados oficiais do IBGE;

VII – Liberdade do uso e operação de tecnologia de conexão entre clientes e profissionais devidamente licenciados pelo poder público local, vedada a conexão com motoristas sem licença;

VIII – Exigência de seguro de responsabilidade civil por acidentes por passageiros;

IX - A jornada diária de trabalho do motorista profissional de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias, vedada a cumulação com outra atividade profissional com carga horária equivalente.

X – Atuar e fiscalizar buscando garantir o equilíbrio econômico-financeiro da operação através de políticas de regulação de preço e dimensionamento da frota dos serviços adequando à demanda de modo sustentável para a realidade local.

Parágrafo Único - Visando evitar uma sobreposição de serviços e multiplicação do número de operadores e viagens, é condição para obtenção de licenças de transporte individual remunerado internacional, interestadual ou intermunicipal a

apresentação de licença municipal válida e compatível com o tipo de serviço para o qual requer licença;

Art. 12-A – São serviços de transporte individual remunerado de passageiros os Serviços de Táxis e o fretamento ou locação de veículos com ou sem motorista, assim caracterizados:

I – Serviços de Táxi – caracterizado pela formação de contrato instantâneo de transporte de passageiros aberto ao público, efetivado por meios físicos ou digitais e precificado por elementos taximétricos de qualquer natureza.

II – Serviços de Fretamento ou locação de veículo – caracterizado pela formação de contrato pessoal, não aberto ao público e de duração não inferior a 3 (três) horas, precificação por tempo a disposição, podendo os custos serem repassados ao cliente.

§1º - As licenças para operação de serviços de táxi serão atribuídas exclusivamente a profissionais taxistas, nos termos da **LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.**

§2º - Os serviços de fretamento ou locação de veículos somente poderão ser licenciados a pessoas jurídicas que operem com motoristas empregados, salvo as sociedades cooperativas de motoristas e aquelas de qualquer tipo em que somente os próprios sócios prestarem o serviço.

§3º - Os operadores de serviço de fretamento ou locação de veículo deverão comprovar que possuem locais privados de estacionamento, sendo vedada a realização de operação em que seja necessário, sem passageiros, manter a frota em movimentação constante pelas cidades.

§4º - Todos os veículos vinculados ao serviço de transporte individual remunerado deverão possuir placa de aluguel do respectivo município em que obteve licença.

§5º - O uso de veículo autônomo, conduzido por meio de sistemas eletrônicos sem a necessidade de motoristas, não dispensa ou altera as características e exigências para operação dos serviços aqui descritos.

§6º - As pessoas jurídicas que operam, organizem, agenciam ou conectarem operadores de transporte individual remunerado a clientes, são corresponsáveis pelo cumprimento das obrigações legais e danos gerados a passageiros ou a terceiros em razão do serviço.

Art. 12-B – Observada as diretrizes desta Lei, compete aos Municípios, quanto ao transporte municipal, e aos Estados, quanto ao intermunicipal legislar, planejar, regular, licenciar e fiscalizar os serviços de transporte individual remunerado.

§1º - Na hipótese de operação dos serviços transporte individual remunerado sem licença, ao condutor e ao proprietário do veículo serão aplicadas a infração, a penalidade e a medida administrativa previstas na Lei 9503, de 23 de setembro de 1997, sem prejuízo das penalidades estabelecidas pelo poder público local.

§2º – A pessoa física ou jurídica que, por qualquer meio, viabilizar, fomentar, divulgar, contratar ou agenciar serviços de transporte individual remunerado sem licença ou em desacordo com a licença conferida, estará sujeita às penalidades estabelecidas pelas autoridades de transporte locais.

§3º - O poder de legislar sobre os serviços de táxi conferido por esta lei aos Estados e Municípios é o de regular e está limitado aos aspectos gerais do serviço, seu impacto no trânsito, formas de inserção harmônica nas cidades, condições liberação e manutenção das licenças, além da definição de preços mínimos e máximos, sendo o exercício da profissão de taxista regido pelo disposto na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

§4º - Fica reconhecida a natureza jurídica privada dos serviços de táxi, sendo objeto de licenciamento e não de outorga por autorização ou permissão, não estando tais licenças sujeitas à licitação, sendo licita a sua transferência entre profissionais taxistas, nos termos da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 2º - Os artigos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10. 11, 12, 13, 14 e 15 da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º - A profissão de taxista, diretamente responsável pela prestação dos serviços de táxi, única espécie de transporte individual remunerado de passageiros aberta ao público de que trata a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é atividade profissional de interesse público em todo o País, integra-se no complexo das profissões regulamentadas e atividades econômicas e sociais Brasileiras.

Art. 2º - É atividade privativa dos profissionais taxistas a prestação de serviços de transporte remunerado de passageiros em veículo automotor, próprio ou de terceiros, ainda que autômatos, cuja capacidade será de até 7 (sete) passageiros, precificado por qualquer espécie de método taximétrico, tabela taximétrica ou taxímetro de qualquer natureza, com contratação instantânea realizada por meios fiscais ou digitais e aberta ao público.

§1º - Entende-se por taxímetro qualquer meio tecnológico, analógico ou digital que gere a precificação de serviço de transporte individual com base na distância percorrida, tempo parado no trânsito versus custos da operação, combinados ou individualmente considerados, ainda que promova tal precificação de modo prévio, por instrumentos de geolocalização ou meio semelhante, baseado em informações de trânsito obtidas em tempo real ou não, online ou offline.

§2º - Entende-se por tabela taximétrica a estimativa de precificação de um ponto georeferenciado a outro desta Cidade, que tenha tomado por base os mesmos ou parte dos elementos de taximetria descritos no §1º deste artigo.

§3º - Tanto a tabela taximétrica quanto o preço medido por taxímetro, devem ser definidos de modo padronizado pela autoridade de transporte, observadas as diferenças de custos para cada modalidade de serviços de táxi e a realidade local, sendo vedada a incidência de preço de ocasião ou precificação dinâmica, bem como o desconto por parte do prestador de serviço.

§4º - A formação de preços deverá ser baseada em estudos técnicos adequados a realidade local,

devendo ser ouvidas as entidades de representação, constituídas na forma do art. 9º desta Lei.

§5º - Entende-se por serviço aberto ao público qualquer espécie de serviço de transporte individual remunerado que tenha potencial ilimitado de alcance, ainda que tal alcance ocorra somente por meios digitais ou outros equivalentes.

Art.3º - A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às 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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - Curso de formação profissionalizante que aborde os seguintes temas:

a) relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros;

b) mecânica e elétrica básica de veículos,

c) Atendimento ao cliente, noções de turismo e qualidade no serviço de transporte;

d) gestão de custos de transporte;

III - veículo com as características mínimas exigidas pela autoridade de transporte municipal;

IV - 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, empregado ou locatário; e

V – Veículo com seguros de responsabilidade civil de acidentes por passageiros e contra terceiros;

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

V – Ausência de antecedentes criminais;

VI – No mínimo dois anos de habilitação em categoria compatível com o tipo de transporte;

§1º - Os cursos de que trata o inciso II deste artigo, terão no mínimo 40 horas, podendo ser semipresenciais, homologados por entidades constituídas na forma do Art. 9º, sindicatos ou autoridade municipal de transportes.

§2º - Os profissionais taxistas que, antes da publicação desta lei, comprovadamente exerçam a profissão há mais de 3 anos continuadamente, estão dispensados da realização do curso de que trata o inciso II deste artigo.

Art. 4º - O ingresso na profissão ocorre na condição de taxista auxiliar, estágio obrigatório, sendo vedado, ainda que por transferência, a liberação de licença para operação do serviço como titular para pessoas que não tenham, no mínimo, 3 meses de experiência nesta condição.

§1º - Todo taxista auxiliar que atenda ao disposto no artigo 3º poderá receber uma licença para operar com veículo próprio, passando a condição de taxista titular, entretanto, existindo limites quanto ao número máximo de licenças a serem emitidas, o município deverá estabelecer uma ordem de acesso entre os auxiliares, tendo prioridade aquele com maior tempo contínuo de exercício profissional.

§2º - É permitida a transferências de licença entre taxistas, não estando sujeito tal ato ao disposto no parágrafo anterior, entretanto, o adquirente deverá possuir, no mínimo, 03 meses de experiência.

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 à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

VI – Nas capitais e grandes centros urbanos, disponibilizar meios eletrônicos de pagamento e chamada;

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 da do regime geral da previdência social.

Art. 7º - O taxista auxiliar poderá operar na condição de locatário do veículo ou em regime de colaboração com taxistas titulares, podendo estipular livremente a forma de partilha dos resultados e custos, sendo vedado a cobrança aos domingos e feriados.

Parágrafo Único - É admitida a operação de apenas um taxista auxiliar por veículo.

.....

Art. 9º - Os profissionais taxistas poderão constituir um Sistema de Conselhos de Representação Profissional composto de entidade nacional e estaduais vinculadas, dotada de todas as prerrogativas de regulação da profissão, porém, de natureza privada e mantida com recursos de contribuições voluntárias e rendas próprias.

§1º - Os Conselhos terão base de representação estadual, devendo haver apenas um por estado e, para reconhecimento como tal, sua constituição deve ocorrer por convocação pública de toda a categoria profissional e estar ligado a outras entidades congêneres.

§2º - Em seu órgão de administração deverão, obrigatoriamente, estar representados taxistas titulares, auxiliares, empresas, cooperativas e associações de taxistas.

§3º - As normas relativas à ética profissional serão emitidas pela entidade nacional e terão força de autorregulação, atingindo somente os filiados.

Art. 10. Para cidades com mais de 1 milhão de habitantes, são espécies de serviços de táxi:

- I – Táxi comum;
- II – Táxi Executivo;
- III - Turístico;
- IV – Táxi Blindado;
- V – Táxi adaptado ao transporte de cadeirantes;
- VI – Taxi só para mulheres

§1º - É vedado aos Estados e Municípios estabelecerem tarifas incompatíveis com os custos de cada espécie de serviço de táxi, limitando-se apenas ao estabelecimento de preços mínimos e máximos e padronização da forma de medição taximétrica.

§2º - Os taxistas que desejarem operar serviços de táxi executivo, turístico, blindado ou adaptado deverão comprovar que possuem formação e veículo compatíveis com o tipo de serviço;

§3º - Atendidos os requisitos mínimos de compatibilidade, é livre a migração de taxistas licenciados entre as espécies de serviços de táxi de que trata este artigo, vedada qualquer limitação do poder público quanto a esse direito;

Art. 11. É livre a operação de empresas de conexão mobile de taxistas com clientes, podendo inclusive operar com taxímetro virtual, devendo, entretanto, respeitar os preços máximos e mínimos, admitida a variação entre essas faixas.

Art. 12. As empresas de agenciamento e cooperativas, visando otimizar o atendimento e reduzir o número de deslocamentos de veículos, deverão implementar meios de compartilhamento de corridas entre os clientes que assim desejarem, sendo vedado ao poder público impor restrições a este tipo de operação.

Art. 13. É vedada a liberação de novas licenças ou a transferências de licenças de táxi já existentes para pessoas jurídicas.

Art. 14. Os municípios deverão publicar em seus sites relação de licenças de táxi liberadas e respectivos veículos, bem como a relação de motoristas auxiliares requerentes em ordem de prioridade.

§1º - A ordem prioridade dos taxistas auxiliares requerentes de licenças para operação como titular, deverá ser organizada com a observação dos seguintes critérios de desempate:

- I – Maior tempo continuo de serviço;
- II – Taxista mais idoso;
- III – Taxista com menor pontuação negativa por infração de trânsito;

§2º - 5% das licenças disponíveis em razão do aumento do número máximo, da cassação ou revogação deverão ser destinadas a taxistas auxiliares portadores de deficiência e outros 5% a taxistas auxiliares mulheres, ambos com mais de 2 anos de experiência.

§3º - As licenças poderão ser transferidas em razão de herança, entretanto, os herdeiros deverão indicar profissional taxista para operar o serviço temporariamente.

Art. 15. Os Estado, Municípios, profissionais taxistas e pessoas de agenciamento têm até 365 dias para promover os ajustes necessários a implementação das disposições desta lei.

Art. 3º - O art. 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

§ 1º. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

§2º. A exploração do transporte remunerado individual de passageiros aberto ao público é atividade privativa do Profissional Taxista, inclusive quando a conexão entre usuários e motoristas ocorrer por meio de plataformas digitais com ou sem prévio cadastro dos usuários, através de telefonia móvel ou fixa ou transmissão de dados por qualquer instrumento.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os artigos 5º, XIII e 170, parágrafo da Constituição Federal conferem autorização ao legislador ordinário para definir regras de contenção ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão e à liberdade para exploração de qualquer atividade econômica, revelando que tais princípios constitucionais não são absolutos e irrestritos. A Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011 regulamenta a profissão de taxista e dispõe que é privativa deste profissional a atividade de transporte individual remunerado de passageiros em veículos de aluguel com capacidade de até 7 (sete) passageiros. No âmbito do serviço de transporte individual de passageiros, nota-se que o artigo 4º da Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, estabelece única e exclusivamente a modalidade de transporte público individual, sendo conceituado como serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas. O inciso X da Lei Nacional de Mobilidade Urbana define o transporte motorizado privado como meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares. Portanto, nota-se claramente que o transporte privado individual não é definido como serviço, não está aberto ao público e não exige veículo de aluguel, ou seja, refere-se exclusivamente ao automóvel particular usado pelos cidadãos para as suas próprias viagens e sem a prestação de qualquer serviço remunerado. No entanto, diante da discussão social sobre diversas linhas de interpretação, é imperiosa correção do texto para sepultar as dúvidas e manter incólume a regulamentação dos serviços de transporte público individual de passageiros nos Municípios brasileiros, haja vista que o crescimento do transporte clandestino, inclusive por meios tecnológicos, está impactando negativamente na gestão pública, além de desconstruir o mercado de táxi, invadir o campo restrito ao profissional taxista e causar insegurança aos consumidores. Por isso, através deste projeto, pretende-se aclarar e modernizar os incisos VIII e X do artigo 4º, alterar o artigo 12 e acrescentar o artigo 12-C na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, buscando compatibilizar as novas tecnologias vigorantes às atividades privativas empreendidas pelos taxistas. Por fim, propõe-se a alteração do artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, para incluir o parágrafo primeiro no artigo 1º, definindo o campo de atuação do motorista profissional no âmbito do transporte individual remunerado de passageiros.

Sala das Sessões em, de Junho de 2016.

Deputado Federal CARLOS ZARATTINI

Deputado LUIZ CARLOS RAMOS