

**AVULSO NÃO
PUBLICADO
PROPOSIÇÃO
DE PLENÁRIO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.374-B, DE 2008 **(Do Sr. Gonzaga Patriota)**

Disciplina, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento - RIDEs, a exploração do serviço de transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela rejeição (relator: DEP. MARCELO MELO); da Comissão de Seguridade Social e Família, pela aprovação (relator: DEP. LAEL VARELLA); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. MAURO LOPES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
DESENVOLVIMENTO URBANO;
SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário – Art. 24, II, “g”

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

III - Na Comissão de Seguridade Social e Família:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º — Esta Lei disciplina, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs, criadas por Lei Complementar Federal e regulamentadas por Decreto do Poder Executivo Federal, a exploração do serviço de transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro, atividade de interesse público denominada genericamente de Serviço de Táxi e dá outras providências.

Art. 2º — O serviço de transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro, atividade de interesse público denominada genericamente de serviço de táxi, quando ocorrer no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs abrangerá todos os municípios dos quais é constituída a Região Administrativa, mesmo que pertencentes a Estados diferentes e ainda que separados por rios ou simplesmente por áreas contíguas, vedado tratamento diferenciado das Agências Reguladoras e outros órgãos de fiscalização.

Parágrafo único — Os Conselhos Administrativos das Regiões Integradas de Desenvolvimento, criadas por Lei Complementar Federal e regulamentadas por Decreto presidencial, coordenarão ações entre os entes federados que compõem a RIDE, visando à padronização e à simplificação da legislação que rege o transporte de táxi e os transportes em geral, com a finalidade de reduzir as desigualdades regionais e compatibilizar normas jurídicas e de buscar a unificação dos serviços públicos comuns dos Municípios que fazem parte da RIDE.

Art. 3º — Do total das novas permissões para exploração do Serviço de Táxi expedidas, 1% (um por cento) em municípios com menos de cinquenta mil habitantes, não podendo esse percentual representar menos de dois veículos, e 5º (cinco por cento) acima dessa população, serão destinados à implantação de táxis

adaptados para atendimento das exigências de deslocamento das pessoas com deficiência temporária ou permanente, idosos, gestantes e obesos, sem caráter de exclusividade.

§ 1º — O serviço de táxi adaptado caracteriza-se por transporte especial de passageiros, com a finalidade de atender às exigências individuais ou coletivas de deslocamento das pessoas com necessidades especiais, portadores de deficiência física temporária ou permanente e com restrições de mobilidade, como idosos, gestantes e obesos, sem caráter de exclusividade, em consonância com a legislação vigente.

§ 2º — O serviço de táxi adaptado deverá ser prestado vinte e quatro horas por dia, inclusive finais de semana e feriados, mediante escala a ser fixada em regulamento próprio.

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

JUSTIFICAÇÃO

As Regiões Integradas de Desenvolvimento (Ride) são as regiões metropolitanas brasileiras que se situam em mais de uma unidade federativa. Elas são criadas por legislação federal específica, que delimita os municípios que a integram e fixa as competências assumidas pelo colegiado dos mesmos. A Ride constitui situação relativamente recente na legislação e na prática federativa brasileira.

A primeira RIDE estabelecida foi a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, criada pela Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 e regulamentada pelo Decreto nº 2.710, de 4 de agosto de 1998. Em 2002, foram instituídas duas novas RIDE, a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina e Juazeiro e a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina.

A idéia matriz que deu origem às Ride já estava presente no artigo 43 da Constituição Federal, que abre a possibilidade de negociações entre municípios, Estados e a própria União, visando consensos, por exemplo, sobre limites, objetivos comuns, instrumentos de gestão a serem utilizados, além de normas comuns.

Somente após tais ajustes as Ride podem ser criadas, sempre por legislação complementar, para efeito de articulação da ação administrativa dos entes federativos envolvidos, dentro de um modelo que aplica de forma uniforme a todos os casos de Ride já criadas ou por criar no Brasil.

As Regiões Integradas resgatam o planejamento e as parcerias com a sociedade como estratégia para o desenvolvimento regional e como base para a gestão do território, fundada na articulação entre diferentes esferas de governo.

Nelas, um conselho de representantes federais, estaduais e municipais realiza a elaboração solidária e consensual de um Programa Especial de Desenvolvimento para a Ride, no qual estejam explicitados os objetivos, os instrumentos, as parcerias, envolvendo necessariamente também a sociedade civil, além dos governos.

A RIDE do Pólo Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) foi criada pela Lei Complementar nº 113, de 19 de setembro de 2001, e regulamentada pelo Decreto nº 4366, de 9 de setembro de 2002, na estrutura do Ministério da Integração Nacional. Essa Ride abriga 610 mil habitantes em 34 mil quilômetros quadrados e abrange quatro municípios de Pernambuco - Petrolina, Lagoa Grande, Santa Maria da Boa Vista e Orocó - e quatro da Bahia - Juazeiro, Casa Nova, Sobradinho e Curaçá.

Na primeira reunião do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina e Juazeiro (Coaride Petrolina e Juazeiro), em dezembro de 2003, decidiu-se sobre o primeiro projeto que ganharia apoio: o incentivo ao desenvolvimento do turismo nos oito municípios, em especial o turismo associado às agricultura irrigada, ciência e tecnologia; e à vitivinicultura, ou enoturismo. Esse projeto recebeu recomendação expressa de encaminhamento do Coaride Petrolina e Juazeiro e, para sua elaboração, contou com a participação de representantes de todos os oito municípios da Ride Petrolina e Juazeiro e com apoio técnico do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Pernambuco (Sebrae/PE).

Falta, no entanto, iniciativas concretas, sobretudo no que diz respeito ao transporte, pois não se entende um turismo efetivo sem transportes eficientes e integrados. Na área de transportes de ônibus e táxis, por exemplo, ainda faltam medidas concretas a fim de inserir a região no processo de promoção de iniciativas

integradas para redução das desigualdades e considerando-a como todos esperam em “espaço privilegiado de articulação e convergência das políticas públicas dos três níveis de governo e da sociedade civil organizada”.

Os taxistas têm encontrado dificuldades para levar turistas e outros passageiros para as diversas localidades que compõem a RIDE do pólo Petrolina-Juazeiro, como aeroporto, centro de abastecimento e pontos turísticos. Como se desenvolverá o turismo, conforme pretendemos desde 2003, com entraves tão antiquados como esse à livre circulação de táxis e ônibus? A ANTT tem proibido sistematicamente a circulação de táxis com passageiros entre Petrolina e Juazeiro. Entendemos que as proibições da Lei nº 10.233/2001 e suas resoluções não devem atingir as populações residentes ou em trânsito em municípios contíguos ou separados por rios ou simplesmente por faixas e que dependem uns dos outros em suas atividades diárias e sobretudo integradas por interesses comuns de turismo, comércio e indústria.

Pela importância e relevância deste Projeto para as populações que habitam essas áreas e para o desenvolvimento da integração e do turismo, a atividade mais promissora e geradora de empregos de muitas áreas do Brasil, contamos com a solidariedade dos nobres pares na apreciação e aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 25 de novembro de 2008.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**

PSB/PE

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

.....

CAPÍTULO VII DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Seção IV Das Regiões

Art. 43. Para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

§ 1º Lei complementar disporá sobre:

I - as condições para integração de regiões em desenvolvimento;

II - a composição dos organismos regionais que executarão, na forma da lei, os planos regionais, integrantes dos planos nacionais de desenvolvimento econômico e social, aprovados juntamente com estes.

§ 2º Os incentivos regionais compreenderão, além de outros, na forma da lei:

I - igualdade de tarifas, fretes, seguros e outros itens de custos e preços de responsabilidade do Poder Público;

II - juros favorecidos para financiamento de atividades prioritárias;

III - isenções, reduções ou diferimento temporário de tributos federais devidos por pessoas físicas ou jurídicas;

IV - prioridade para o aproveitamento econômico e social dos rios e das massas de água represadas ou represáveis nas regiões de baixa renda, sujeitas a secas periódicas.

§ 3º Nas áreas a que se refere o § 12, IV, a União incentivará a recuperação de terras áridas e cooperará com os pequenos e médios proprietários rurais para o estabelecimento, em suas glebas, de fontes de água e de pequena irrigação.

TÍTULO IV DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I DO PODER LEGISLATIVO

Seção I Do Congresso Nacional

Art. 44. O Poder Legislativo é exercido pelo Congresso Nacional, que se compõe da Câmara dos Deputados e do Senado Federal.

Parágrafo único. Cada legislatura terá a duração de quatro anos.

LEI COMPLEMENTAR Nº 94, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998

Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do

Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º É o Poder Executivo autorizado a criar, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás e Minas Gerais e do Distrito Federal, conforme previsto nos arts. 21, inciso IX, 43 e 48, inciso IV, da Constituição Federal, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE.

§ 1º A Região Administrativa de que trata este artigo é constituída pelo Distrito Federal, pelos Municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unaí e Buritis, no Estado de Minas Gerais.

§ 2º Os Municípios que vierem a ser constituídos a partir de desmembramento de território de Município citado no § 1º deste artigo passarão a compor, automaticamente, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.

Art. 2º É o Poder Executivo autorizado a criar um Conselho Administrativo para coordenar as atividades a serem desenvolvidas na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.

Parágrafo único. As atribuições e a composição do Conselho de que trata este artigo serão definidas em regulamento, dele participando representantes dos Estados e Municípios abrangidos pela RIDE.

.....

DECRETO Nº 2.710, DE 4 DE AGOSTO DE 1998

Regulamenta a Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998,

DECRETA:

Art. 1º Fica criada, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás e de Minas Gerais e do Distrito Federal, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE.

§ 1º A RIDE é constituída pelo Distrito Federal, pelos Municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unaí e Buritis, no Estado de Minas Gerais.

§ 2º Integram-se automaticamente à RIDE os municípios que vierem a ser constituídos em virtude de desmembramento de Município mencionado no parágrafo anterior.

Art. 2º Fica criado, na estrutura do Ministério da Integração Nacional, o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - COARIDE, com a finalidade de coordenar as atividades a serem desenvolvidas na RIDE.

** Artigo com redação dada pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000.*

LEI COMPLEMENTAR Nº 113, DE 19 DE SETEMBRO DE 2001

Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º É o Poder Executivo autorizado a criar, para efeitos da articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Pernambuco e da Bahia, conforme previsto nos arts. 21, inciso IX, 43, e 48, inciso IV, da Constituição Federal, a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA.

Parágrafo único. A Região Administrativa de que trata este artigo é constituída pelos Municípios de Lagoa Grande, Orocó, Petrolina, Santa Maria da Boa Vista, no Estado de Pernambuco, e pelos Municípios de Casa Nova, Curaçá, Juazeiro e Sobradinho, no Estado da Bahia.

Art. 2º É o Poder Executivo autorizado a criar um Conselho Administrativo para coordenar as atividades a serem desenvolvidas na Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA.

Parágrafo único. As atribuições e a composição do Conselho de que trata este artigo serão definidas em regulamento, dele participando representantes dos Estados e Municípios abrangidos pela Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA.

DECRETO Nº 4.366, DE 9 DE SETEMBRO DE 2002

Regulamenta a Lei Complementar nº 113, de 19 de setembro de 2001, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea *ca*, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei Complementar nº 113, de 19 de setembro de 2001,

DECRETA:

Art. 1º Fica criada, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Pernambuco e da Bahia, a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA.

§ 1º A Região Administrativa é constituída pelos Municípios de Lagoa Grande, Orocó, Petrolina, Santa Maria da Boa Vista, no Estado de Pernambuco, e pelos Municípios de Casa Nova, Curaçá, Juazeiro e Sobradinho, no Estado da Bahia.

§ 2º Integram-se automaticamente à Região Administrativa os municípios que vierem a ser constituídos em virtude de desmembramento de Município mencionado no § 1º.

Art. 2º Fica criado, na estrutura do Ministério da Integração Nacional, o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina e Juazeiro - COARIDE Petrolina/Juazeiro, com a finalidade de coordenar as atividades a serem desenvolvidas na Região Administrativa.

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

- I - criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;
- II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;
- III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- V - criar o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

.....
.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I - RELATÓRIO

Para análise desta Comissão vem o projeto de lei acima ementado, de autoria do ilustre Deputado Gonzaga Patriota, que tem por objetivo estabelecer regras para a prestação dos serviços de táxi no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs – legalmente instituídas.

Segundo a proposta, os serviços de táxi instituídos no âmbito das RIDEs terão como área de abrangência todos os Municípios integrantes da Região Administrativa, mesmo que pertencentes a Estados distintos. Estabelece que os Conselhos Administrativos das RIDEs deverão coordenar ações entre os Entes federados que a compõem, visando à padronização da legislação e à unificação dos serviços públicos comuns dos Municípios que fazem parte da RIDE.

Também determina, conforme a população do Município, percentual mínimo de veículos adaptados para atendimento de pessoas com deficiência temporária ou permanente, idosos, gestantes e obesos, sem caráter de exclusividade, além de estabelecer que o serviço de táxi adaptado deverá ser prestado vinte e quatro horas por dia, inclusive finais de semana e feriados, mediante escala a ser fixada em regulamento próprio.

Na justificação, o autor defende que faltam às RIDEs iniciativas de integração concretas, sobretudo no que diz respeito ao transporte. Cita a RIDE do Pólo Petrolina (PE) e Juazeiro (BA), onde os taxistas têm encontrado dificuldades

para conduzir passageiros entre pontos das diversas cidades, destacando que não se entende um turismo efetivo sem transportes eficientes e integrados.

Esta Comissão de Desenvolvimento Urbano deve pronunciar-se quanto ao mérito da matéria, devendo o projeto também ser avaliado pelas Comissões de Seguridade Social e Família, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposição.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A intenção demonstrada pelo autor da proposta, de estabelecer uma padronização no serviço público de transporte de passageiros por táxi no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs – e, ao mesmo tempo, permitir a prestação desse serviço de forma comum em todos os Municípios dessas Regiões, revela uma preocupação importante no sentido de otimizar a integração dos transportes nessas regiões.

Entendemos, no entanto, que o instrumento adequado para promover as ações de padronização e integração pretendidas, diante das competências atribuídas constitucionalmente aos Entes federativos, não é o texto de lei federal. Explicamos.

Em primeiro lugar, o art. 30 da Constituição Federal explicita a competência dos Municípios para legislar sobre assuntos de interesse local, bem como para organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, entre os quais especifica o de transporte coletivo, nos termos de seu inciso V:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

.....
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;”

Apenas a análise do dispositivo citado já seria suficiente para que pudéssemos inferir que a edição de lei federal que pretenda determinar critérios

de organização e prestação dos serviços de transporte de competência claramente municipal representaria uma afronta ao Pacto Federativo. No entanto, há ainda outros elementos a serem considerados em nossa análise, os quais reforçam a tese que vem sendo aqui construída.

Especificamente quanto às RIDEs, regiões administrativas que devem ser criadas por Decreto após autorização específica em Lei Complementar, essas áreas são, por definição, regiões de integração geoeconômica e social onde devem ser articuladas as ações dos Entes federativos envolvidos. Nesse contexto, julgamos que essa articulação deve respeitar os limites da competência de cada um desses Entes, seja da União, dos Estados ou dos Municípios.

Seria adequado impor, por meio de lei federal, que esse ou aquele Município aceite a operação de táxis de outra localidade em seu território? Seria conveniente abrimos mão da análise das peculiaridades locais para a instituição de regra única sobre os serviços de táxi nas RIDEs?

Não por acaso, o legislador constituinte remeteu aos Municípios a competência para legislar sobre assuntos de interesse local, posto que seria impossível para o legislador federal conhecer com a profundidade necessária toda e cada necessidade dos quase seis mil Municípios brasileiros. O próprio autor do projeto destaca que os Conselhos Administrativos da RIDEs devem constituir *“espaço privilegiado de articulação e convergência das políticas públicas dos três níveis de governo e da sociedade civil organizada”*, devendo partir desses conselhos as propostas de padronização de legislação e operação conjunta de serviços públicos locais. A partir dessas propostas, os Municípios envolvidos deveriam negociar acordos e, na seqüência, promover as alterações julgadas necessárias em suas leis e serviços.

Certamente, diante da iniciativa dos Municípios de uma RIDE em unificar ou compartilhar a operação dos serviços de táxi em seus territórios, aí sim, e não em ordem inversa, deverá a União promover a articulação de suas ações relacionadas a esses serviços, como a adequação da fiscalização da Polícia Rodoviária Federal e da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Situações similares já podem ser vistas em várias localidades integrantes de regiões metropolitanas do Brasil, onde os serviços de táxi podem conduzir passageiros até outro Município da área metropolitana, sem que estejam cometendo ilegalidade perante autoridades municipais ou estaduais. Em geral, esses acordos estabelecidos pelos Municípios envolvidos e com a concordância da autoridade estadual, permitem deixar os passageiros em pontos das outras cidades,

sendo reservada a captação de passageiros aos táxis com autorização ou permissão do próprio Município.

Diante do exposto, em que pese a intenção do autor, por entendermos que o tema pretendido não deve ser objeto de lei federal, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 4.374, de 2008.

Sala da Comissão, em 08 de junho de 2009.

Deputado MARCELO MELO
PMDB-GO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.374/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcelo Melo, contra os votos dos Deputados José Chaves e Fernando Chiarelli. Os Deputados Jorge Khoury e José Chaves apresentaram voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Sciarra - Presidente, Fernando Chucre e José Chaves - Vice-Presidentes, Angela Amin, Chico Abreu, Evandro Milhomen, Fernando Chiarelli, João Carlos Bacelar, José Carlos Machado, José Paulo Tóffano, Marcelo Melo, Mário Heringer, Osmar Júnior, Acélio Casagrande, Gustavo Fruet, Jurandy Loureiro, Leonardo Monteiro e Onyx Lorenzoni.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 2009.

Deputado EDUARDO SCIARRA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DOS DEPUTADOS JOSÉ CHAVES E JORGE KHOURY

O Projeto de Lei de autoria do nobre Deputado Gonzaga Patriota, tem por objetivo estabelecer regras para a prestação dos serviços de táxi no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs – legalmente instituídas.

O amadurecimento de idéias deu origem às RIDE constante no artigo 43 da Constituição Federal, em que abre a possibilidade de negociações entre Municípios,

Estados e a própria União, visando consensos, por exemplo, sobre limites, objetivos comuns, instrumentos de gestão a serem utilizados, além de normas comuns.

Dentre os objetivos pretendidos pelo autor está o de conciliar os interesses e serviços públicos comuns aos Municípios da RIDE do Pólo Petrolina(PE) e Juazeiro(BA). Revela uma preocupação importante no sentido de obter uma solução positiva quanto à integração dos transportes nessas regiões.

Criada pela Lei Complementar nº 113, de 19 de setembro de 2001, e regulamentada pelo Decreto nº 4366, de 09 de setembro de 2002, na estrutura do Ministério da Integração Nacional, ela abrange quatro municípios de Pernambuco (Petrolina, Lagoa Grande, Santa Maria da Boa Vista e Orocó) e quatro da Bahia (Juazeiro, Casa Nova, Sobradinho e Curaça). São cidades do interior que se unem e aceleram o desenvolvimento, principalmente em relação ao turismo.

Os taxistas têm encontrado dificuldades para conduzir turistas e outros passageiros para as diversas localidades que compõem a RIDE do pólo Petrolina-Juazeiro, como aeroporto, centro de abastecimento e pontos turísticos.

O autor defende que, faltam à RIDE iniciativas concretas, sobretudo no que diz respeito ao transporte, pois não se entende um turismo efetivo sem transportes eficientes e integrados. Daí sua maior preocupação sobre a RIDE do pólo Petrolina(PE) e Juazeiro(BA).

Na área de transportes de ônibus e táxis, por exemplo, ainda faltam medidas concretas a fim de inserir a região no processo de promoção de iniciativas integradas para redução das desigualdades e considerando-a como todos esperam em “espaço privilegiado de articulação e convergência das políticas públicas dos três níveis de governo e da sociedade civil organizada”.

Diante do exposto, rogando pelas devidas vênias de estilo ao ilustre Relator, contamos com a solidariedade dos nobres pares e opinamos pela aprovação do Projeto de Lei em epígrafe.

Sala da Comissão, em 19 de agosto de 2009

DEPUTADO JOSÉ CHAVES
(PTB – PE)

DEPUTADO JORGE KHOURY
(DEM/BA)

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Gonzaga Patriota, busca disciplinar a exploração do serviço de transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro, denominada Serviço de Táxi, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs.

A proposição dispõe que o referido Serviço de Táxi “abrangerá todos os municípios dos quais é constituída a região Administrativa, mesmo que pertencentes a Estados diferentes e ainda que separados por rios ou simplesmente por áreas contíguas, vedado tratamento diferenciado das Agências Reguladoras e outros órgãos de fiscalização”. Ademais, estabelece que os Conselhos Administrativos das RIDEs, que são criadas por Lei Complementar Federal e regulamentadas por Decreto presidencial, serão responsáveis pela coordenação das ações entre os entes federados componentes da RIDE, com vistas à padronização e à simplificação da legislação referente ao transporte de táxi e aos transportes em geral.

Por fim, a proposta dispõe que, do total de novas permissões para o serviço de táxi no âmbito da RIDE, pelo menos um por cento, em municípios com menos de cinquenta mil habitantes, e cinco por cento, em municípios com população superior a esse quantitativo, deverão ser adaptados para atendimento a pessoas com deficiência, idosos, gestantes e obesos, sem caráter de exclusividade, a ser prestado de modo ininterrupto, mediante escala.

Na justificação, o autor descreve o que são as RIDEs e sua forma de criação e funcionamento, bem como apresenta breve histórico das RIDEs já criadas por Lei Complementar, em cumprimento à disposição constante do art. 43 da Constituição Federal de 1988.

Ressalta que, quando da criação da RIDE do Pólo Petrolina e Juazeiro, o Conselho Administrativo decidiu apoiar projeto que incentiva o desenvolvimento do turismo nos municípios que a compõem. Todavia, observa-se a ausência de iniciativas concretas, especialmente no que tange ao transporte, para efetivação do projeto. Nesse contexto, o projeto de lei em análise pretende contribuir para essa finalidade, haja vista reiteradas proibições a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT de circulação de táxis com passageiros entre os municípios da citada RIDE, fundamentadas na Lei 10.233, de 2001.

A proposição em tela está sujeita à apreciação conclusiva das Comissões de Desenvolvimento Urbano; de Seguridade Social e Família; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos dos arts. 24, inciso II, e 54 do Regimento Interno desta Casa.

Por oportuno, registre-se que a Comissão de Desenvolvimento Urbano rejeitou a proposição em comento, nos termos do parecer do Relator, Deputado Marcelo Melo, que argumentou pela inconstitucionalidade da proposta, por vício de iniciativa. Apresentaram Voto em Separado, pela aprovação do projeto de lei, os Deputados José Chaves e Jorge Khoury, ressaltando sua relevância social para as RIDEs.

Nesta Comissão de Seguridade Social e Família, não foram apresentadas emendas à proposição.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Como já registrado no Parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, não obstante o alcance social das propostas contidas no PL nº 4.374, de 2008, cumpre-nos informar, de início, que o referido Projeto de Lei apresenta algumas impropriedades de natureza constitucional, a exemplo do vício de iniciativa contido em dispositivo disciplina o serviço de táxi entre os municípios. Todavia, consideramos adequado deixar para a Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania a análise de questões constitucionais, haja vista o disposto no art. 32, inciso IV, alínea “a” do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Sob a ótica desta Comissão de Seguridade Social e Família, a quem cabe, no caso específico, manifestar-se sobre matérias relativas à pessoa com deficiência, nos termos do art. 32, inciso XVII, alínea “t”, do já referenciado Regimento Interno desta Casa, a proposta apresenta-se oportuna e meritória no que tange à garantia da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, como idosos, gestantes e obesos.

Ao asseverar que as novas permissões para exploração do serviço de táxi, no âmbito das RIDEs, deverão assegurar a oferta de percentual de veículos adaptados para o deslocamento dessas pessoas, garante-se a esses segmentos populacionais o usufruto do seu direito de ir e vir, bem como do seu direito ao lazer, quando da utilização desses veículos para a realização de passeios turísticos.

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.374, de 2008.

Sala da Comissão, em 14 de abril de 2010.

Deputado LAEL VARELLA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.374/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lael Varella.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Vieira da Cunha - Presidente, Sueli Vidigal e Germano Bonow - Vice-Presidentes, Alcení Guerra, Aline Corrêa, Armando Abílio, Arnaldo Faria de Sá, Chico D'Angelo, Cida Diogo, Darcísio Perondi, Dr. Paulo César, Dr. Talmir, Eduardo Barbosa, Geraldo Resende, Henrique Fontana, Jô Moraes, Jofran Frejat, José C. Stangarlini, Lael Varella, Miguel Martini, Osmar Terra, Raimundo Gomes de Matos, Ribamar Alves, Rita Camata, Saraiva Felipe, Camilo Cola, Colbert Martins, Dr. Nechar, Dr. Rosinha, Fátima Pelaes, Leonardo Vilela e Solange Almeida.

Sala da Comissão, em 24 de novembro de 2010.

Deputado VIEIRA DA CUNHA
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei que ora vem ao exame desta Comissão de Viação e Transportes pretende disciplinar a exploração do serviço de transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro, atividade de interesse público denominada genericamente como “serviço de táxi”, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento (Rides), criadas por Lei Complementar Federal e regulamentadas por Decreto do Poder Executivo Federal.

Segundo a proposta, quando o referido serviço de táxi ocorrer no âmbito da Ride abrangerá todos os municípios dos quais é constituída a Região Administrativa, mesmo que pertencentes a Estados diferentes, vedado tratamento diferenciado das Agências Reguladoras e de outros órgãos de fiscalização. Os Conselhos Administrativos das Rides deverão, nos termos da proposição, coordenar ações entre os entes federados que compõem a Região Administrativa, visando à padronização e à simplificação da legislação que rege o serviço de táxi e os transportes em geral, com a finalidade de reduzir as desigualdades regionais e compatibilizar normas jurídicas e de buscar a unificação dos serviços públicos comuns dos municípios que fazem parte de cada Ride.

O texto ainda prevê que, do total das novas permissões expedidas para exploração do serviço de táxi, 1% em municípios com menos de cinquenta mil habitantes (sendo um número mínimo de dois veículos) e 5% em municípios com população acima desse patamar, serão destinados à implantação de táxis adaptados para atendimento das exigências de deslocamento das pessoas com deficiência temporária ou permanente, idosos, gestantes e obesos, sem caráter de exclusividade. Define esse serviço de táxi adaptado como um transporte especial de passageiros, com a finalidade de atender às exigências individuais ou coletivas de deslocamento das pessoas com necessidades especiais, portadores de deficiência física temporária ou permanente e com restrições de mobilidade, sem caráter de exclusividade, em consonância com a legislação vigente. A proposta obriga a que o referido serviço adaptado seja prestado vinte e quatro horas por dia, inclusive finais de semana e feriados, mediante escala a ser fixada em regulamento próprio.

Em sua justificativa, o Autor argumenta que as Rides constituem situação relativamente recente na legislação e na prática federativa brasileira, que pretendem resgatar o planejamento e as parcerias com a sociedade como estratégia para o desenvolvimento regional e como base para a gestão do território, fundada na articulação entre diferentes esferas de governo. Como tal, merecem disciplina legal específica no que concerne à prestação de certos serviços públicos.

Despachado originalmente para a Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a proposta teve parecer pela rejeição do Relator, Deputado Marcelo Melo, que foi acolhido pelo pleno da Comissão. A CDU fundamentou sua decisão no entendimento de que o serviço de táxi é de interesse local e, como tal, atribuição dos municípios. Intervir na prestação desse serviço seria, portanto, uma ingerência descabida.

Na sequência, a proposição foi examinada pela Comissão de Seguridade Social e Família (CSSF), que se manifestou apenas no que tange aos dispositivos relativos à garantia de oferta de percentual de veículos adaptados para o atendimento de pessoas com deficiência, idosos, gestantes e obesos. À vista da importância de se prover a

esses segmentos populacionais o usufruto do direito de ir e vir, mediante a utilização dos serviços de táxi adequados, a CSSF opinou pela aprovação da matéria.

Após a análise desta Comissão de Viação e Transportes, a matéria também será objeto de apreciação pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa. Tendo em vista a existência de pareceres divergentes, a proposta, que estava em regime de apreciação conclusiva, deve seguir, ainda, para o Plenário da Casa.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Tem razão o Autor sobre o fato de as Regiões de Desenvolvimento Integrado constituírem situação relativamente recente na legislação e na prática federativa brasileira, pois a primeira a ser estabelecida foi a Ride do Distrito Federal e Entorno, em 1998.

A base legal para a criação das Rides encontra-se, de pronto, no art. 21, inciso IX, da Constituição Federal, que afirma competir à União “elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social”. Em conjunto com esse dispositivo temos o art. 43, da Carta Magna, cujo *caput* faculta à União, para efeitos administrativos, “articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais”, remetendo à lei complementar as condições para integração de regiões em desenvolvimento e outras questões operacionais.

Na prática, portanto, pode-se dizer, a título de comparação, que as Rides se apresentam como um tipo específico de região metropolitana, que traz como característica o fato de abrangerem municípios pertencentes a mais de uma Unidade da Federação. Elas são criadas por lei complementar federal específica, que delimita os municípios Integrantes, cria um colegiado gestor e fixa as competências a serem assumidas por esse colegiado.

Tendo em vista que o objetivo de uma Ride é o seu desenvolvimento, nada mais razoável que alguns serviços públicos, particularmente aqueles que têm influência mais direta nas atividades cotidianas dos municípios envolvidos, ganhem uma disciplina própria. Entretanto, a proposta que ora examinamos traz inadequações que impedem sua aprovação nos termos pretendidos.

O primeiro desses pontos está na própria determinação, contida no art. 2º, de que o serviço de táxi, quando ocorrer no âmbito de uma Ride, abrangerá todos os

municípios dela integrantes “mesmo que pertencentes a Estados diferentes e ainda que separados por rios ou simplesmente por áreas contíguas”. Ora, essa especificação é totalmente desnecessária, tendo em vista que a definição de Ride, em si mesma, já implica que os municípios pertencerão a Estados diferentes. Não fosse assim, não haveria motivo para a criação do ente territorial por meio da legislação federal.

Merece reparo, também, a designação utilizada para referir-se ao veículo de táxi. De acordo com a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, o termo técnico adequado seria “veículo de aluguel, destinado ao transporte individual ou coletivo de passageiros”, designação que aparece no art. 107 e no art. 135 da referida norma. Entendemos que, para o bem da coerência da nossa base jurídica, devemos manter a mesma nomenclatura técnica.

Ainda no art. 2º, pairam dúvidas sobre a constitucionalidade do parágrafo único, que impõe atribuições aos conselhos administrativos das Rides. Não obstante, considerando que essa análise foge ao escopo das competências regimentais desta Comissão, deixaremos que a CCJC se manifeste sobre a questão. De qualquer forma, não é necessário explicitar no dispositivo que as Rides são criadas por lei complementar federal e regulamentadas por decreto presidencial, visto que essa é uma característica intrínseca das referidas entidades.

Na sequência, o art. 3º da proposta extrapola o foco da proposição, que é disciplinar o serviço de táxi no âmbito das Rides, ao trazer exigências que se aplicam a novas permissões do referido serviço em qualquer município, seja ele integrante de Ride ou não. Entendemos que a disposição é interessante, tendo em vista a garantia de acessibilidade, mas lembramos que já existe uma lei sobre esse tema, que é a Lei nº 10.098, de 2000, que “estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências”.

A citada norma traz um capítulo específico sobre a acessibilidade nos veículos de transporte coletivo, que poderia incluir a exigência de adaptação de veículos de táxi, se pensarmos no conceito de “transporte coletivo” como um serviço de “transporte público”. Lembramos, a propósito, que a alternativa de colocar o conteúdo dos dispositivos em questão no corpo da Lei nº 10.098/2000 atende ao estabelecido na Lei Complementar nº 95, de 1998, que, entre outras providências, trata da elaboração, da redação, da alteração e da consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal. O art. 7º, inciso IV, da referida Lei Complementar estatui que “o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa”.

Finalmente, uma palavra com respeito à cláusula de vigência imediata, prevista pela proposição em foco. A Lei Complementar nº 95/1998 dispõe que a

vigência da lei será indicada de forma expressa e de modo a contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento (art. 8º, *caput*). Limita-se, dessa forma, a vigência imediata às leis de pequena repercussão, o que, certamente, não é o caso, pois sabemos que os serviços de táxi abrangidos pela nova norma necessitarão de um período para as devidas adaptações.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.374, de 2008, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 06 de julho de 2011.

Deputado **Mauro Lopes**
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.374, DE 2008

Disciplina, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – Rides, a exploração do serviço individual ou coletivo de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina o serviço de transporte individual ou coletivo de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, conhecido como serviço de táxi, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – Rides – e traz exigências de acessibilidade para as novas permissões para os veículos utilizados no serviço de táxi em todo o País.

Art. 2º O serviço de transporte individual ou coletivo de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, atividade de interesse público conhecida como serviço de táxi, quando prestado no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – Rides, abrangerá todos os municípios integrantes da respectiva Ride, vedado o tratamento diferenciado pelas Agências Reguladoras ou por outros órgãos de fiscalização.

Parágrafo único. Os respectivos conselhos administrativos das Regiões Integradas de Desenvolvimento coordenarão as ações entre os entes federados que compõem cada Ride, visando à padronização e à simplificação da legislação que rege o

serviço de táxi e o transporte público de passageiros em geral, com a finalidade de reduzir as desigualdades, compatibilizar normas e buscar a unificação dos serviços públicos comuns dos municípios fazem parte da Ride.

Art. 3º O Capítulo VI da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“CAPÍTULO VI

DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO”

“Art. 16. Os veículos de transporte público coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.” (NR)

“Art. 16-A. As permissões para veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, conhecido como serviço de táxi, outorgadas depois da entrada em vigor desta Lei, deverão contemplar:

I – em municípios com população inferior ou igual a 50 (cinquenta) mil habitantes, 1% (um por cento) dos veículos adaptados segundo requisitos de acessibilidade, não podendo esse percentual representar menos de 2 (dois) veículos;

II – em municípios com população superior a 50 (cinquenta) mil habitantes, 5% (cinco por cento) dos veículos adaptados segundo requisitos de acessibilidade.

§ 1º Os requisitos de acessibilidade a serem exigidos dos veículos empregados no serviço de táxi serão estabelecidos em normas técnicas específicas.

§ 2º O serviço de táxi com veículos adaptados deverá ser prestado em tempo integral, inclusive em finais de semana e feriados.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 06 de julho de 2011.

Deputado **Mauro Lopes**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.374/2008, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edson Ezequiel - Presidente, Washington Reis, Lázaro Botelho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Alberto Mourão, Aracely de Paula, Carlos Roberto, Devanir Ribeiro, Edinho Araújo, Eduardo Sciarra, Geraldo Simões, Giroto, Jaime Martins, Jânio Natal, José Chaves, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lourival Mendes, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Mauro Lopes, Milton Monti, Vanderlei Macris, Zeca Dirceu, Camilo Cola, Gonzaga Patriota, Pauderney Avelino, Vander Loubet e Zoinho.

Sala da Comissão, em 3 de agosto de 2011

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
