



C0064349A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

RECURSO N.º 218, DE 2017

(Do Sr. Thiago Peixoto)

Recorre da decisão da Mesa Diretora da Câmara dos Deputados que declarou a prejudicialidade do Projeto de Lei nº 3.384/2015.

DESPACHO:
SUBMETA-SE AO PLENÁRIO. PUBLIQUE-SE.

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

Senhor Presidente,

Requeiro, com base no art. 164, §2º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o processamento e acolhimento do presente recurso contra a decisão da Mesa Diretora da Câmara dos Deputados que declarou a prejudicialidade do Projeto de Lei nº 3.384/2015.

JUSTIFICAÇÃO

No dia 08/05/2017 a Mesa da Câmara dos deputados exarou o seguinte despacho: “Defiro parcialmente para declarar a prejudicialidade dos Projetos de Lei nº 1.584/2015, 2.316/2015, 2.569/2015, 2.749/2015, 2.972/2015, **3.384/2015**, 4.312/2016, 5.794/2016 e 6.514/2016, com fundamento no art. 164, I, do RICD”.

O prazo de recurso contra a decisão de prejudicialidade é de 5 (cinco) sessões, haja vista o disposto no §2º, do art. 164 do RICD¹. Tendo em vista que até o presente momento não ocorreram as 5 (cinco) sessões, o presente recurso é tempestivo.

Essa decisão ocorreu em decorrência da aprovação do Projeto de Lei nº 5.587/2016 cuja redação final “altera a Lei nº 12.584, de 03 de janeiro de 2012”. Em contrapartida o Projeto de Lei nº 3.384/2015 visa alterar a Lei nº 12.468, de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista; a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

Ao analisar as ementas das proposições, bem como os textos delas em si, depreende-se que elas tratam de matérias diferentes e com escopo diferente. Ambas as proposições versam sobre mobilidade urbana e sobre transporte individual de passageiros, contudo são completamente diferentes entre si.

¹ §2º Da declaração de prejudicialidade poderá o Autor da proposição, no prazo de cinco sessões a partir da publicação do despacho, ou imediatamente, na hipótese do parágrafo subsequente, interpor recurso ao Plenário da Câmara, que deliberará, ouvida a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Além disso, é impossível falar que há conexão entre os temas. Se assim ocorresse qualquer tema que envolvesse a mudança que envolvesse o Código de Trânsito e mobilidade urbana teriam de ter tramitado em conjunto, o que não ocorreu.

Aqui é preciso lembrar que o PL 3.384/2015 é anterior ao PL 5.587/2016. Se houvesse conexão entre as matérias o PL 5.587/2016 teria de ter sido apensado ao PL 3.384/2015, nos termos do art. 142 do RICD². Assim, deveria ter sido dada preferência a mais antiga, nos termos da alínea “b”, do inciso II, do art. 143 do RICD³.

Sustentar a prejudicialidade no PL 3.384/2015 em razão da votação do PL 5.587/2016 é dizer que a tramitação do PL 5.587/2016 ocorreu em desacordo com o que determina o Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Pelo exposto, requeiro:

- a) o **conhecimento do presente recurso**, visto que é tempestivo;
- b) a **reconsideração do despacho** que declarou a prejudicialidade da matéria;
- c) em caso de não reconsideração, **recorro ao Plenário** visando o reexame da decisão que declarou a prejudicialidade do Projeto de Lei nº 1.956/2015 a fim de dar continuidade na tramitação desta proposição.

Sala da Comissão, em 16 de maio de 2017.

Deputado THIAGO PEIXOTO

² Art. 142. Estando em curso duas ou mais proposições da mesma espécie, que regulem matéria idêntica ou correlata, é lícito promover sua tramitação conjunta, mediante requerimento de qualquer Comissão ou Deputado ao Presidente da Câmara, observando-se que:

³ Art. 143. Na tramitação em conjunto ou por dependência, serão obedecidas as seguintes normas:
II – terá precedência:
(...) b) a mais antiga sobre as mais recentes proposições;

PROJETO DE LEI N.º 3.384, DE 2015

(Do Sr. Thiago Peixoto)

Altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que "regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências"; a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana"; a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro"; e a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que "dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências", para regulamentar o transporte privado individual de passageiros.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2632/2015.

APRECIAÇÃO:

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

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º Esta lei regulamenta o transporte privado individual de passageiros.

Art. 2º Fica reconhecido, em todo o território nacional, o serviço de transporte privado individual de passageiros, a ser exercido de forma autônoma, na qualidade de prestação de serviço.

§1º É permitida prestação de serviço de transporte privado individual de passageiros por meio de sistema associativo de cadastro prévio e chamado por aplicativo digital em plataformas móveis de comunicação.

§2º É permitida a limitação das formas de pagamento, desde que o consumidor seja informado previamente, através de sinalização no veículo ou nos termos de serviço dos aplicativos digitais.

Art. 3º O profissional autônomo que exerce a atividade de transporte privado individual de passageiros deve utilizar veículo próprio ou de terceiros cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 4º São requisitos para a prática da atividade profissional prevista nesta lei:

I - habilitação para conduzir veículo automotor compatível com a categoria do veículo conduzido, respeitado o limite de capacidade de passageiros previsto no art. 3º desta lei;

II – portar comprovante de seguro para si, para passageiro e do veículo;

III - cadastro perante órgão de trânsito competente da localidade da prestação do serviço, o qual deve ser anualmente renovado, com a respectiva vistoria do veículo;

Art. 5º É requisito para o cadastramento que, o profissional a que se refere esta lei, não possua antecedentes criminais nem esteja respondendo por crime doloso.

Art. 6º Os serviços de que trata esta lei estará sujeito ao ISS – Imposto sobre serviço.

Parágrafo Único. O tributo será devido na municipalidade onde efetivamente ocorrer à prestação do serviço.

Art. 7º O art. 135 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 135

Parágrafo único. A prestação de serviço remunerado de transporte privado de passageiro por intermédio da utilização de aplicativo ou qualquer serviço tecnológico não está sujeita à autorização do poder público concedente de que trata o caput.”(NR)

Art. 8º A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

“Art. 4º

XIV – transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para realização de viagens individualizadas, previamente contratado.

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.

Art. 12-C O serviço de transporte privado individual, poderá ser firmado através de contrato, aplicativo de dispositivo móvel ou outros meios, nos termos do regulamento.

§ 1º É estritamente proibido aos veículos prestadores do serviço de transporte privado individual realizar o transporte de passageiros avulsos, bem como sua permanência nos pontos de táxi e ou de transporte coletivo.

§ 2º O serviço a que se refere o *caput* deste artigo deve ser prestado por pessoa devidamente enquadrada como Microempresa ou Microempreendedor Individual, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

§ 3º O Poder Público regulamentará, através do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, no prazo de 180 dias, o serviço disposto neste artigo, observando os princípios da livre iniciativa, livre concorrência e equilíbrio econômico.” (NR)

Art. 9º. O art. 2º da Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante permissão do poder local concedente, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros." (NR)

Art. 10. O art. 31 da Lei nº 8.078, de 11 setembro de 1990, passa a vigorar acrescido do seguinte §2º, renumerando o parágrafo único como §1º:

"Art. 31.....

§1º.

§2º As informações de que trata o caput, nos serviços oferecidos mediante aplicações de internet ou aplicativos de plataformas móveis, deverão estar contidas nos respectivos termos de serviço." (NR)

Art. 11. Aplica-se à atividade prevista nesta Lei, as disposições de segurança no trânsito, fiscalização, proteção e defesa do consumidor, dispostas na legislação afeta.

Art. 12. Essa Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O avanço tecnológico vem causando mudanças significativas nas relações sociais e jurídicas, o que leva a inevitáveis conflitos de interesse. A disputa entre taxistas e o aplicativo Uber, cujo objeto principal está na prestação de serviço de transporte privado individual de passageiros, é um exemplo desse fato. Nesse contexto, cabe ao legislativo regulamentar as novas formas de relações, de modo a evitar um obstáculo à livre iniciativa, a qual vem a ser um dos pilares da República Federativa do Brasil.

Do ponto de vista da população, o transporte privado individual de passageiros trouxe uma notória melhoria para a população em geral, haja vista que o serviço prestado é focado no cliente, perpetua os bons prestadores e estimula a melhoria do serviço a partir da avaliação da qualidade do atendimento e do conforto. Além disso, os serviços de transporte individual trazem benefícios claros aos passageiros, pois a tarifa média é mais baixa que a praticada pelos taxistas. Nota-se

que a regulamentação traria benefícios para o mercado e para a coletividade como um todo.

No que tange a tributação, os motoristas que prestam o serviço privado individual de passageiros estão sujeitos ao pagamento dos seguintes tributos: ISS (na prestação do serviço), de IOF (quando do financiamento do veículo), de ICMS (quando da aquisição do veículo) e IPVA (pela propriedade do veículo). Por outro lado, os taxistas estão isentos de todos esses tributos, pagando apenas taxas municipais anuais. Tendo em vista a situação periclitante dos caixas dos entes da federação, a regulamentação dos serviços de transporte privado individual de passageiros poderia configurar um aporte considerável e importante, sobretudo aos municípios que terão novos contribuintes de ISS.

Do ponto de vista constitucional, a Constituição Federal traça uma diferença bem clara entre o serviço de transporte coletivo e de transporte individual. De fato, o transporte individual de passageiros não está qualificado como serviço público, diferentemente do tratamento atribuído ao transporte coletivo no inciso V de seu art. 30. Ademais, é da União a competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do inciso XI do art. Constitucional de no art. 22. Logo, não há obstáculo constitucional para a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros.

Passamos, assim, para a legislação infraconstitucional. Existem três diplomas legais que abordam direta ou indiretamente o tema, quais sejam: Lei 12.587/2012, Lei 12.468/2011 e Lei 8.078/90.

A Lei nº 12.587/2012 define as diretrizes da “mobilidade urbana”. Em que pese ser uma legislação recente e eficaz, há lacunas que precisam ser preenchidas para diminuir inseguranças jurídicas e garantir a busca pelo interesse do cidadão. O presente projeto de lei propõe a alteração desse normativo para determinar, de maneira clara, a definição do termo “Transporte Privado Individual”.

A Lei Federal no 12.468/2011 regulamenta a profissão de taxista. Ainda se debate sobre a modalidade administrativa da cessão que o poder local faz aos profissionais taxistas de um serviço público. A mudança apenas reafirma que, como desejam os profissionais taxistas, o serviço por eles prestado é uma permissão do poder público local.

A Lei 8.078/90 institui o Código de Defesa do Consumidor. Diante da nova realidade, o artigo 31 necessita de ser acrescido de novo dispositivo, no intuito de permitir que a limitação as formas de pagamento, desde que isso seja informado ao consumidor previamente e eficientemente. No caso de serviços prestados através de aplicações de internet, o costume é que essas informações sejam prestadas nos “Termos de Serviço” dos aplicativos. A mudança proposta na legislação objetiva tornar o costume em lei.

O artigo 135 da Lei nº 9.503, de 1996, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, determina algumas obrigações ao transporte público de passageiros. Faz-se importante a inclusão de dispositivo para diferenciar a atividade do transporte público do privado, pois possuem natureza jurídica diversa, merecendo serem tratados de modo diverso.

Diante desse quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como permitir sua distinção em relação à atividade exercida pelos taxistas, conferindo, ainda, que o mesmo seja disciplinado e fiscalizados pelo Poder Público competente.

Desse modo, por ser medida necessária a atender os anseios sociais, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 2015.

Deputado **THIAGO PEIXOTO**
PSD/GO

FIM DO DOCUMENTO