

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 2.631, DE 2015

Apensados: PL nº 2.945/2015, PL nº 6.030/2016 e PL nº 8.155/2017

Altera a lei nº 12.468 de 2011, que regulamenta a profissão de taxista.

Autor: Deputado ALBERTO FRAGA

Relator: Deputado CABO SABINO

I - RELATÓRIO

Com o Projeto de Lei em apreço, o Ilustre Signatário, Deputado Alberto Fraga, pretende estabelecer que a autorização pública para o serviço de táxi seja precedida por processo licitatório.

Justificando a medida, argumenta que diversos entes federativos autorizam o funcionamento do serviço de táxi mediante permissões e alvarás em confronto com o disposto na Constituição Federal, art. 37, XXI. O autor faz referência à cidade de São Paulo onde decisão judicial impediu a concessão de novas licenças sem licitação e proibiu a venda de permissões entre particulares e entende que a proposta é moralizadora.

Apensados tramitam os PL nº 2.945, de 2015, do Deputado Augusto Coutinho, o PL nº 6.030, de 2016, do Deputado Celso Jacob, e PL nº 8.155, de 2017, de autoria do Deputado Joaquim Passarinho.

A primeira proposição apensada intenta alterar “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”.

O projeto altera o artigo 12-A da Lei nº 12.587, 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para disciplinar o direito à exploração de serviços de táxi mediante outorga a interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público municipal.

A outorga será única, para uso exclusivo do condutor, vedada a transferência a terceiros. Prevê mecanismos sucessórios em caso de falecimento do outorgado ou aposentadoria ou invalidez permanente do titular da outorga, desde que respeitem o prazo da outorga e haja anuência do poder público local.

Faculta a condução compartilhada com outrem, desde que o outorgado assuma pelo menos um turno de oito horas e que os outros dois condutores sejam empregados, próprios ou terceirizados.

O autor assevera que a Lei nº 12.587, de 2012, foi um avanço, mas, em relação ao serviço de táxi, foi lacônica. As alterações feitas pela Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013, que introduziu o art. 12-A, ainda demanda aperfeiçoamento.

O autor justifica a proposta afirmando que a aprovação da mesma redundará em melhoria das condições de trabalho dos taxistas e na qualidade do serviço prestado aos usuários.

O segundo apensado é o PL nº 6.030, de 2016, do Deputado Celso Jacob. A matéria busca alterar o artigo 12 e 12-A da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, para que a normatização das concessões de táxi seja feita pelo Estado Federado.

A terceira proposição, apensada em 23 de agosto de 2017, é o PL nº. 8.155, de 2017, de autoria do Deputado Joaquim Passarinho, propõe inserir artigos na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que “institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, para regular o transporte público intermunicipal de passageiros em veículos de pequeno porte.

A alteração proposta insere inc. IV no art. 4º e um novo art. 12-C para possibilitar o transporte de passageiros aberto ao público por intermédio de veículos de aluguel utilizados para viagens intermunicipais, remetendo ao poder público estadual a sua organização, disciplina e fiscalização.

O autor defende a proposta afirmando ser necessário consolidar juridicamente o transporte intermunicipal de passageiros por pequenos veículos, conhecidos como autolotação, que já é permitido nos Estados do Pará e do Acre.

A matéria foi inicialmente distribuída à Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP); de Finanças e Tributação (CFT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). A tramitação é ordinária e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Vencido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

É competência da União, por intermédio do devido processo legislativo, legislar privativamente sobre trânsito e transporte, conforme o que prevê a Constituição Federal, em seu art. 22, XI. A nossa Carta Magna também prevê que a administração pública é regida pela legalidade e impessoalidade.

As outorgas e permissões para os serviços de táxis e de mototáxis alimentam uma relação de dependência entre o gestor público e os beneficiários das autorizações para condução de veículos para transporte de passageiros. Além disso, lamentavelmente, cresce uma indústria paralela de venda de permissões.

O cenário é preocupante, mas entendemos que a solução não passa por retirar a liberdade dos municípios em fixar os requisitos para a concessão de permissões ou outorgas.

O PL nº 2.631, de 2015, procura incluir entre os requisitos para o exercício profissional de taxista a prévia seleção mediante processo de licitação pública. Ousamos discordar.

Os requisitos previstos na Lei nº 12.468, de 2011, são todos dependentes de ações do interessado. A referida Lei enumera as condições: possuir habilitação, ter concluído curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizador; possuir veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito; ter a certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço e a inscrição no Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS.

Ora, tais requisitos estão atrelados a condições a serem preenchidas pelo interessado no exercício da profissão. Elas não podem se confundir com a instituição de obrigações administrativas para municípios que concedem permissão ou outorga. Tornar obrigatória a licitação é uma possível interferência nos assuntos de interesse local da municipalidade.

O PL nº 2.945, de 2015, caminha no sentido de fixar regras para as concessões. Como salientamos, um novo regramento é necessário, contudo entendemos que cada município, atendendo suas peculiaridades, deve, em legislação própria, fixar os parâmetros.

Quanto ao PL nº 6.030, de 2016, assim como o PL nº 2.945, de 2015, visa normatizar as concessões de táxi, contudo, devido às especificidades dos mais de cinco mil municípios brasileiros, acreditamos não ser o melhor caminho, devendo cada município normatizar as concessões da forma que melhor atender a população local.

O PL nº 8.155, de 2017, como assevera o próprio autor, é uma tentativa de resguardar a Lei Estadual nº 8.027, de 2014, do Estado do Pará, que regula o Transporte Intermunicipal de Passageiros na modalidade lotação, cuja constitucionalidade foi arguida pela Procuradoria Geral da República sob o argumento de que essa Lei viola o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, o qual deixa explícito que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. O entendimento da Procuradoria Geral da República é o mesmo que estamos defendendo aqui.

Entendemos que não é recomendável editar Lei Federal para tentar convalidar eventual inconstitucionalidade de Lei Estadual, especialmente quando a mesma já é objeto de arguição de inconstitucionalidade.

Pelo exposto, somos pela **rejeição** dos Projetos de Lei nº. 2.631 e nº 2.945, ambos de 2015, do Projeto de Lei nº 6.030, de 2016, e do Projeto de Lei nº 8.155, de 2017.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado CABO SABINO

Relator