

# 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, PL nº 8.155/2017 e PL nº 9.743/2018

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

**Autor:** Deputado ALBERTO FRAGA

**Relatora:** Deputada ERIKA KOKAY

### I - RELATÓRIO

A proposição principal, Projeto de Lei nº 2.631, de 2015, de autoria do Deputado Alberto Fraga, pretende exigir que a autorização pública para o serviço de táxi seja antecedida por uma licitação pública.

O autor justifica a proposta explicitando que diversos entes federativos autorizam serviços de táxi sem a observância do princípio constitucional de licitar contratos públicos. Como referência, ele cita que decisão judicial no município de São Paulo impediu a concessão de novas licenças sem licitação e proibiu a venda de permissões entre particulares.

O projeto principal é acompanhado pelas seguintes proposições apensadas: PL nº 2.945, de 2015, do Deputado Augusto Coutinho; PL nº 6.030, de 2016, do Deputado Celso Jacob; PL nº 8.155, de 2017, do Deputado Joaquim Passarinho; e PL nº 9.743, de 2018, do Deputado Professor Victório Galli.

O PL nº 2.945 pretende 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, de 2012, 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 proposta seria de uso exclusivo do condutor, vedada a transferência a terceiros, com mecanismos de transferência apenas para preservar direitos sucessórios em caso de falecimento do outorgado ou aposentadoria ou invalidez permanente. Essa transferência excepcional deve respeitar o prazo da outorga e ser feita com a anuência do poder público local.

O projeto também possibilita a condução compartilhada, 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, demandariam, em sua ótica, melhorias.

O autor justifica a proposição afirmando que ela redundará em melhores condições de trabalho para os taxistas e melhor qualidade do serviço para os usuários.

Por sua vez, o PL nº 6.030, de 2016, do Deputado Celso Jacob, pretende alterar os artigos 12 e 12-A da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, para dispor que a regulamentação de concessões de táxi seja feita pelos Estados Federados.

O PL nº 8.155, de 2017, de autoria do Deputado Joaquim Passarinho, também insere dispositivos na Lei nº 12.587, de 2012, para regular o transporte público intermunicipal de passageiros em veículos de pequeno porte.

O PL inclui inciso XIV no art. 4º e artigo 12-C para possibilitar o transporte de passageiros em viagens intermunicipais por intermédio de veículos de aluguel. A proposição concede competência para que os Estados organizem, disciplinem e fiscalizem tais viagens.



A proposta visa possibilitar juridicamente o transporte intermunicipal de passageiros por pequenos veículos, conhecidos como autolotação, modalidade já autorizada no Pará e do Acre.

O último projeto apensado é o PL nº 9.743, de 2018, do Deputado Professor Victório Galli, que também prevê que cada taxista poderá ter uma permissão, obtida por meio de licitação. O autor justifica a proposta afirmando que a sua aprovação trará maior igualdade de acesso aos cidadãos que desejam trabalhar como taxistas.

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.

Fomos designadas para a Relatoria no dia 31 de março de 2021. O prazo regimental expirou em 20 de abril de 2021 sem que fossem apresentadas novas contribuições.

É o relatório.

## II - VOTO DA RELATORA

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.

\* C D 2 2 9 4 9 7 7 2 8 0 0 \*



Além disso, entendemos que a categoria dos taxistas já está sofrendo em demasia com problemas estruturais de concorrência com outros serviços de transportes de passageiros, em especial daqueles executados com intermediação de aplicativos, como Uber e outras plataformas.

Os PLs nº 2.631, de 2015, e nº 9.743, de 2018, pretendem inserir como requisito 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

\* C D 2 2 9 4 9 7 7 2 8 8 0 0 \*



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.

A ADI nº 5.677<sup>1</sup> – Pará foi julgada improcedente, decisão que transitou em julgado em 02 de fevereiro de 2022. A decisão reconheceu a autonomia do Estado do Pará para regulamentar o transporte intermunicipal de passageiros. É a tese que defendemos aqui.

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, do Projeto de Lei nº 8.155, de 2017, e do Projeto de Lei nº 9.743, de 2018.

Sala da Comissão, em        de        de 2022.

Deputada ERIKA KOKAY  
Relatora

2022-4677

1 Disponível em <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5155862>. Acesso em junho de 2022.

