

PROJETO DE LEI N° , DE 2025

(Do Sr. Lindbergh Farias PT/RJ)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para disciplinar a exploração do serviço de transporte público individual de passageiros.

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do capítulo II-A, com a seguinte redação:

CAPÍTULO II-A**DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL**

Art. 13-B. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte público individual de passageiros previsto no inciso VIII do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

§1º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte público individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes:

- I - eficiência, eficácia, efetividade e qualidade na prestação do serviço;
- II - segurança e conforto do motorista e dos usuários;
- III - liberdade de escolha do usuário;
- IV - fixação prévia das tarifas a serem cobradas;
- V - modicidade tarifária;
- VI - universalidade do serviço em toda a área urbana do município;
- VII - vedação a discriminação dos usuários;
- VIII - estímulo à inovação tecnológica;
- XIX - sustentabilidade ambiental.

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte público individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão estabelecer, no mínimo:



* C D 2 5 3 2 1 4 1 2 4 1 0 0 *

I - os requisitos subjetivos para a obtenção da licença, incluindo idoneidade profissional, capacitação técnica e condições de saúde física e mental compatíveis com o exercício da atividade;

II - os requisitos técnicos, de segurança e de conforto dos veículos;

III - o prazo de validade das licenças e as condições para sua renovação, respeitada a observância da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011;

IV - o regime tarifário e os mecanismos de sua atualização;

V - os direitos e deveres dos prestadores do serviço e dos usuários;

VI - os procedimentos de fiscalização e as sanções administrativas aplicáveis;

VII - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

VIII - as condições e procedimentos para a transferência das outorgas;

Art. 13-C. O serviço de transporte público individual de passageiros, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir os requisitos, condições e deveres da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, sendo-lhes garantidos todos os direitos previstos na legislação.

§1º A exploração dos serviços de transporte público individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei, na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.

§2º É permitida a transferência da outorga a terceiros e a sucessão legítima, desde que o cessionário ou herdeiro legítimo preencham os requisitos previstos nesta Lei, na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal, obtendo a anuência prévia expressa do poder público municipal ou distrital para o exercício da atividade.

Art. 13-D. Na outorga de exploração de serviço de transporte público individual de passageiros, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do caput deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado:

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente.



* C D 2 5 3 2 1 4 1 2 4 1 0 0 *

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no caput deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes.

Art. 13-E. O público municipal ou distrital deverá realizar periodicamente revisão das outorgas e fiscalização dos serviços de transporte público individual de passageiros, da perspectiva do motorista e do usuário, assegurada a participação da sociedade civil.

Art. 2º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

I - Art. 12

II - Art. 12-A

III - Art. 12-B

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O serviço de táxi - de utilidade pública – consiste na exploração de um serviço prestado por particular mediante autorização, fiscalização e regulação do poder público local. Não obstante, é necessária a regulamentação de requisitos em lei federal de modo a atender o mandamento constitucional que estabelece competência privativa para legislar sobre diretrizes da política nacional de trânsito e transporte e sobre condições para o exercício de profissões (art. 22, IX, XI e XVI, da CF).

O presente projeto pretende a alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 a fim de regulamentar em capítulo específico os serviços de transporte público individual, previsto no inciso VIII do art. 4º.

Atualmente o referido serviço está mencionado dentro do Capítulo II da Lei, referente às diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo. Portanto, há necessidade de correção da atecnia legal. Inclusive, pela relevância do serviço prestado e das peculiaridades de sua execução, tanto para o motorista quanto para o usuário, o mesmo merece a regulamentação em um capítulo à parte.

Faz-se necessário também conferir segurança jurídica às relações já consolidadas, em relação àqueles que detinham a outorga do serviço de táxi, usando-o como fonte de renda; àqueles que adquiriram a outorga por meio de transferência para o mesmo fim; ou ainda àqueles que receberam por herança o direito de sua exploração de forma que sejam garantidos os direitos dos usuários e o respeito às leis vigentes, sendo necessária a observância de anuência prévia e expressa do poder concedente, responsável pela fiscalização da atividade.

Nesse aspecto, entendemos que há legislações municipais que orientaram a escolha de muitos cidadãos brasileiros, posto que mais de 5.000 Municípios editaram as suas leis,



* C D 2 5 3 2 1 4 1 2 4 1 0 0 *

decretos, portarias, regulamentos e demais normas infralegais cuidando do serviço de taxi, a forma de seleção e os requisitos para transferência dos direitos. Tal cenário justificou a opção de milhares de pessoas e de suas famílias em dedicar suas vidas profissionais e seus recursos ao segmento do taxi, contando com a possibilidade de sucessão e da transferência de tais direitos.

É importante sublinhar que os veículos táxis são majoritariamente adquiridos por meio de financiamento bancário com prazo médio de 60 meses, além de contar com os benefícios fiscais relativos ao IPI e ao ICMS, os quais devem ser pagos integralmente na hipótese de alteração da categoria de táxi para veículo particular, ou seja, na hipótese de falecimento, além das dívida bancária, a família ainda terá de arcar com os tributos, caso tenha de modificar a categoria do veículo pela vedação à transferência.

Há mais de 600 mil taxistas e suas famílias que sobrevivem única e exclusivamente do serviço de taxi. É bastante comum o cenário familiar com o avô taxista, o filho taxista e o neto taxista. O investimento no veículo taxi é muitas vezes o único patrimônio familiar e o serviço a única fonte de sustento.

Outro ponto relevante é que a possibilidade de cessão dos direitos de exploração do serviço de taxi não interfere na liberdade do poder público local quanto à expansão ou redução do número de autorizatários com base na sua política de mobilidade urbana independentemente do direito à transferência dos direitos entre vivos ou por sucessão legítima.

Da perspectiva do usuário, o presente projeto de lei é deveras benéfico, na medida em que garante requisitos mínimos de observância pelo poder público municipal e distrital, de forma a manter hígida a política nacional de mobilidade urbana, garantindo a eficácia da prestação dos serviços públicos.

Dessa forma, conclamamos o apoio de todos os parlamentares para a aprovação deste projeto, como uma medida fundamental para garantia a segurança jurídica e a eficácia dos serviços de transporte público individual.

Sala das Sessões, em, de 2025.

LINDBERGH FARIAS

PT-RJ



* C D 2 2 5 3 2 1 4 1 2 2 4 1 0 0 *