



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Dra. Eudócia

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 6.062, de 2019, do Deputado Zé Silva, que *altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, para permitir que os passageiros de táxis compartilhem corrida e que os taxistas possam levar e trazer o mesmo grupo de passageiros em viagens intermunicipais e interestaduais.*

Relatora: Senadora **DRA. EUDÓCIA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o Projeto de Lei (PL) nº 6.062, de 2019, de autoria do Deputado Zé Silva.

O PL que ora chega ao Senado Federal possui dois artigos. O art. 1º cria parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão dos taxistas, para permitir o compartilhamento de corridas de táxi e para permitir que a corrida de passageiro ou grupo de passageiros entre municípios ou estados possa incluir o retorno ao município de origem. O texto reforça ainda que os regulamentos municipais deverão ser observados. O segundo e último artigo contém a cláusula de vigência da lei, que será de sessenta dias contados a partir da publicação da lei.

Na justificção do PL, o autor da proposta argumenta que a medida visa a promover a concorrência com outros serviços de transporte, como o transporte por aplicativos, além de viabilizar corridas intermunicipais mais baratas, principalmente em municípios pequenos, com poucas opções de



transporte, onde os usuários precisam se deslocar para centros maiores por razões de saúde ou educação.

A matéria será analisada por esta Comissão e, em seguida, pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria, pronunciando-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, e, também, acerca de seu mérito, ressalvadas as competências das demais Comissões.

Sob o prisma da constitucionalidade formal, a matéria insere-se no âmbito da competência legislativa privativa da União. Com efeito, o art. 22, XI, da Constituição Federal atribui ao ente federal competência para legislar sobre trânsito e transporte. A proposição estabelece normas gerais aplicáveis ao exercício da profissão de taxista e às modalidades de prestação do serviço, mediante alteração da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, diploma federal que regulamenta essa atividade profissional em todo o território nacional.

Essa competência da União não afasta, contudo, as atribuições constitucionais dos Municípios para legislar sobre assuntos de interesse local e organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, inclusive os de transporte coletivo, nos termos do art. 30 da Constituição Federal. No caso em exame, não se pretende disciplinar, de maneira exaustiva, a organização municipal do serviço de táxi, tampouco substituir as regras locais relativas à outorga, ao licenciamento, à fiscalização, às tarifas ou à utilização dos pontos de estacionamento. O projeto limita-se a estabelecer autorização de caráter geral para determinadas modalidades de prestação do serviço, preservando expressamente a observância dos regulamentos municipais.

Ademais, o projeto não trata de temas de iniciativa exclusiva do Presidente da República contidos no art. 61, § 1º, da CF.

No tocante à juridicidade, a proposição apresenta os atributos necessários à sua integração ao ordenamento jurídico. Suas disposições possuem caráter normativo, geral, abstrato e inovador, destinando-se a



disciplinar situações objetivamente identificáveis e passíveis de aplicação continuada. Além disso, o projeto promove as alterações diretamente na Lei nº 12.468, de 2011, que constitui o diploma legal pertinente à regulamentação da profissão de taxista, evitando a produção de legislação esparsa e favorecendo a coerência e a sistematicidade do ordenamento.

A espécie normativa escolhida também se mostra adequada. A Constituição Federal não reserva a matéria à disciplina por lei complementar, razão pela qual a lei ordinária constitui instrumento idôneo para a introdução das modificações pretendidas. Quanto à técnica legislativa, a proposição observa, em seus aspectos essenciais, as diretrizes estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao indicar precisamente o diploma legal alterado e inserir os novos comandos na estrutura normativa já existente.

Por fim, não se verificam óbices de natureza regimental ao regular prosseguimento da matéria. A proposição foi submetida aos órgãos competentes, encontra-se acompanhada dos elementos necessários à sua apreciação e observa o procedimento legislativo aplicável. Conclui-se, desse modo, pela inexistência de vícios de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade ou técnica legislativa.

Embora a Comissão de Serviços de Infraestrutura seja responsável pela análise de mérito com maior profundidade, entendemos que as alterações propostas apenas reforçam a possibilidade do compartilhamento de corridas de táxi, que, aliás, já ocorre em alguns municípios. Afinal, a lei, embora silente sobre o tema, também não proíbe esse compartilhamento.

A nosso ver, a medida abre caminho para a modernização do serviço de táxi e oferece novas possibilidades de mercado que passam a concorrer com os aplicativos de transporte, trazendo benefícios, em última análise, para os usuários. Ainda assim, em respeito à competência legislativa dos municípios, mantém-se a regulamentação da matéria a estes entes para organizar e prestar o serviço local de táxi.

Quanto à autorização para que o taxista realize a viagem intermunicipal de retorno com o mesmo passageiro ou grupo, o texto proposto constitui medida de racionalização e modernização do serviço, especialmente nos deslocamentos entre municípios limítrofes, regiões metropolitanas e localidades que mantêm intensa integração econômica e social. Impedir o retorno contratado obriga o passageiro a procurar outro prestador para concluir



o deslocamento e faz com que o veículo retorne vazio ao município de origem, aumentando desnecessariamente os custos da operação, o consumo de combustível, a circulação de veículos e os impactos ambientais.

A medida também amplia a segurança, a comodidade e a previsibilidade para o usuário, que poderá contratar um único profissional para realizar todo o itinerário de ida e volta. Essa possibilidade é particularmente relevante em viagens destinadas a consultas e tratamentos médicos, aeroportos, compromissos profissionais, atividades turísticas e eventos, nas quais o passageiro frequentemente necessita que o motorista aguarde e o conduza de volta. A continuidade do atendimento pelo mesmo taxista evita incertezas quanto à disponibilidade de transporte no local de destino e beneficia idosos, pessoas com deficiência, famílias com crianças e usuários que necessitem de assistência especial.

Importa ressaltar que a autorização se restringe ao retorno do mesmo passageiro ou grupo cuja viagem tenha sido iniciada no município em que o táxi está regularmente autorizado. Não se trata, portanto, de permitir que o profissional explore indiscriminadamente o mercado de outro município, capte novos passageiros fora de sua área de atuação ou opere serviço regular de transporte intermunicipal. A proposta apenas assegura a conclusão de uma relação de transporte previamente contratada, conferindo segurança jurídica a uma prática socialmente útil, economicamente eficiente e compatível com a natureza individual do serviço de táxi.

Por fim, identificamos oportunidades de melhoria no texto do PL. Chamamos atenção para as terminologias utilizadas, que podem gerar questionamentos futuros. O termo “compartilhamento” esbarra no conceito jurídico atual de “transporte individual” presente na Lei nº 12.468, de 2011, e passa a se aproximar, em certa medida, da lógica do transporte coletivo privado, o que poderia exigir uma redefinição formal do serviço de táxi. É interessante que a terminologia da lei seja alterada para deixar claro que o serviço de táxi se dá para o transporte público individual ou compartilhado de passageiros.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), assim define o conceito de “transporte remunerado privado individual de passageiros”: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras



plataformas de comunicação em rede. Ou seja, o serviço de transporte por aplicativo já contém a previsão do compartilhamento.

Ainda, no mesmo artigo da PNMU está a definição para “transporte público individual”: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas. Trata-se aqui da definição do serviço de táxi. É importante que essa definição também seja atualizada para incluir o termo “compartilhamento”.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 6.062, de 2019, e pela apresentação das seguintes emendas:

EMENDA Nº (CCJ)

Dê-se ao art. 2º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, na forma do art. 1º do Projeto de Lei nº 6.062, de 2019, 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 ou compartilhado remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.”
(NR)

EMENDA Nº (CCJ)

Insira-se o seguinte art. 2º no Projeto de Lei nº 6.062, de 2019, renumerando-se o artigo atual:

“Art. 2º O inciso VIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 4º

.....

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio



de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas;

.....' (NR)”

Sala das sessões, 26 de Agosto de 2026.

Senadora Dra. EUDÓCIA
(PSDB/AL)

