

PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, ao Projeto de Lei do Senado nº 5, de 2012, do Senador GIM ARGELLO, que *acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário.*

RELATORA: Senadora LÍDICE DA MATA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 5, de 2012, que *acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário* é de autoria do Senador JORGE AFONSO ARGELLO.

A matéria foi distribuída para tramitar perante a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e, em caráter terminativo, na Comissão de Assuntos Sociais (CAS).

Segundo o autor, em 2011, o Congresso Nacional, finalmente, aprovou a regulamentação da profissão de taxista. Remetido à sanção presidencial, o projeto, no entanto, sofreu uma série de vetos sob o argumento de ofensa à Constituição Federal.

Assim, o que se pretende com esta proposição, é reapreciar matéria aprovada pelo Congresso Nacional e vetada pela Presidência da República.

Os vetos apostos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, alcançaram os seguintes dispositivos:

Art. 4º (reintroduzido na Lei nº 12.468, art. 1º do PLS nº 5, de 2012)

“**Art. 4º** Os profissionais taxistas são classificados da seguinte forma:

I - autônomo: motorista que detém autorização, emitida pelo órgão competente, para prestar, por conta própria, serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

II - empregado: motorista que trabalha, com subordinação, em veículo de propriedade de empresa autorizada pelo órgão competente a prestar serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

III - auxiliar de condutor autônomo: motorista que possui certificação para exercer a atividade profissional, em consonância com as disposições estabelecidas na Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974;

IV - locatário: motorista que aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica titular de autorização, regido por contrato de locação, nos moldes dos arts. 565 e seguintes da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil.

Parágrafo único. Somente uma única autorização será delegada ao profissional de que trata o inciso I.”

As razões do veto ancoram-se no argumento de que “ao disporem sobre a prestação do serviço de táxi, os dispositivos invadem a competência dos Municípios para regulamentar os serviços públicos de interesse local, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição. A proposta também viola o art. 37.”

A mesma justificativa de veto foi apresentada para os arts. 10 e 13 da Lei nº 12.468, de 2011, respectivamente reintroduzidos pelo art. 1º do PLS nº 5, de 2012, como arts. 10-A, 11-A, 12-A e 13-A.

O art. 2º do PLS nº 5, de 2012, reintroduz o art. 9º da Lei nº 12.468, de 2011, vetado sob o argumento que fere o art. 5º, incisos XVII e XVIII, da Constituição, por interferir no funcionamento das associações ao impor a elas o dever de prestar determinados serviços a seus associados.

O art. 3º do PLS nº 5, de 2012, reintroduz o art. 7º da Lei nº 12.468, de 2011, vetado sob o argumento de que *a alteração proposta ao § 1º do art. 1º da Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, institui procedimento diverso das normas de arrecadação previdenciária aplicáveis aos contribuintes individuais, com prejuízos à fiscalização. Os demais dispositivos, por sua vez, invadem a competência dos Municípios para regulamentar os serviços públicos de interesse local, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição.*

Trata-se, portanto, de submeter à apreciação desta Casa, e do Congresso Nacional, tema que já foi objeto de deliberação anterior no âmbito do Poder Legislativo.

No âmbito da CCJ, a matéria foi aprovada ancorada no Parecer apresentado pelo Senador BENEDITO DE LIRA, que dentre outras razões, manifestou-se no seguinte sentido:

“Concordamos com o autor da presente iniciativa que é essencial o restabelecimento dos aspectos do projeto de lei original aprovado por esta Casa e que foram vetados pela Presidenta da República. É necessário que a lei reconheça os direitos e garantias daqueles que transportam e zelam pela vida de seus passageiros, com a responsabilidade e a dedicação que caracterizam os profissionais taxistas das mais diversas cidades brasileiras.”

Até a presente data, nesta Comissão, não foram apresentadas emendas à presente proposição.

II - ANÁLISE

Nos termos do art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CAS opinar sobre proposições que digam respeito a **relações de trabalho**, organização do sistema nacional de emprego e condição para o exercício de profissões, seguridade social, **previdência social**, população indígena e assistência social.

Nos termos do art. 22, XXVII, 24, XII e 201 da Constituição Federal, compete à União legislar sobre normas de licitação e contratação para a administração pública, e em relação ao regime geral de previdência social, no que concerne ao custeio e benefícios.

Além disso, por não se tratar de matéria cuja iniciativa seja privativa do Presidente da República, do Procurador-Geral da República e dos Tribunais Superiores, aos parlamentares é facultado iniciar o processo legislativo sobre o tema, nos termos do art. 48 da Carta Magna.

Note-se, ainda, que a proposição está em conformidade com as regras estabelecidas na Lei Complementar nº 95, de 1998, especialmente no que se refere ao art. 12, III.

A proposta, em nosso sentir, pretende uma reapreciação da matéria, pois foi apresentada com o intuito de reafirmar a posição do Poder Legislativo sobre a regulamentação da profissão de taxista.

Nesta seara, nítida é a divisão de opinião entre o Legislativo e o Executivo, pois enquanto para o Legislativo a matéria estava conforme com a Constituição, para o Executivo foi preciso vetá-la sob o argumento que seus dispositivos, em vários aspectos, hostilizavam diretamente a Carta Magna.

Em 6 de março de 2013, o Presidente do Congresso Nacional, designou Comissão Mista para analisar o VETO nº 47, de 2012, aposto parcialmente à Lei nº 12.468, de 2011, e cujo conteúdo é idêntico ao deste projeto de lei.

Pelo Senado Federal, integravam a Comissão os Senadores (as) Ana Amélia, Vanessa Grazziotin, Paulo Bauer, Jorge Afonso Argello e Randolfe Rodrigues.

A Câmara dos Deputados estava representada na Comissão Mista pelos (as) Deputados (as) Geraldo Simões, Alexandre Santos, Vanderlei Macris, Ricardo Izar e Márcio Marinho.

Até o momento não há notícia de que a Comissão tenha se manifestado, mesmo já passados mais de três anos.

No campo jurídico legislativo está evidente a prejudicialidade da matéria a teor do art. 334, II, do Regimento Interno do Senado Federal, uma vez que se trata de matéria já aprovada pelo Senado Federal e objeto de veto.

Não há lógica, considerados os parâmetros jurídicos e políticos, em se votar novamente uma matéria que sabidamente será vetada pelos mesmos argumentos.

O processo legislativo ainda não se esgotou em relação à proposição original, sendo que a prevalência ou não da vontade do Poder Legislativo somente poderá se aferir com a deliberação sobre o VETO nº 47, de 2012, sendo inócuo o prosseguimento, neste momento, da tramitação desta proposição, que ainda reclamaria a apreciação por parte da Câmara dos Deputados.

O correto é reiterarmos, junto ao Presidente do Congresso Nacional, a agilização de inclusão na pauta do Congresso Nacional do VETO nº 47, de 2012.

O projeto, em nosso entendimento, insiste no erro, ao procurar impor uma legislação de questionável constitucionalidade e que retira do poder local (Municípios) a competência legislativa para legislar e regulamentar serviços desta natureza.

O serviço de transporte individual de passageiros vem sofrendo transformações com o advento de serviços compartilhados de transporte e a utilização de aplicativos, dentre os quais o Uber se destaca.

A delimitação do serviço pretendida pelo PLS engessa a atividade regulamentar dos Municípios e do Distrito Federal, que além de disciplinar a atividade de taxista necessita enfrentar a nova realidade dos meios de transportes derivados de aplicativos.

São realidades distintas. Grandes metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro, dentre outras, necessitam de uma disciplina maior dos serviços, ao contrário de pequenos Municípios.

Assim, dispor em lei nacional sobre regras comuns a todas essas municipalidades não se apresenta adequado ao interesse público. A população que é diretamente interessada no serviço deve sempre poder expressar sua opinião da forma mais adequada.

Em relação ao mérito, embora o Senado Federal já tenha fixado posição favorável a todos os aspectos da proposição em outra oportunidade, é forçoso reconhecer que os vetos apostos ao PLS anterior são condizentes com a realidade e precisam ser considerados, sob pena de novamente serem vetados os itens desta proposição.

No que concerne à Previdência Social, a Lei nº 8.212, de 1991, que trata do plano de custeio da Seguridade Social já abrange todas as hipóteses de filiação do taxista como segurado obrigatório, não havendo necessidade de disposição específica que mais pode confundir do que auxiliar os taxistas que ora atuam como empregados, autônomos, cooperativados ou outras formas autorizadas pela legislação local.

Assim, a rejeição desta proposição não impedirá que cada um de nós possa se manifestar como lhe aprouver, quando da deliberação em sessão do Congresso Nacional do VETO nº 47, de 2012.

III – VOTO

Em face do exposto, opinamos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 5, de 2012, em face de sua manifesta prejudicialidade.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora