



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.493-B, DE 2022

(Do Sr. Nereu Crispim)

Estabelece normas gerais para assegurar a inclusão dos profissionais e das atividades em transporte das categorias "mototaxi" e "motoboy", regulamentado pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 nas políticas públicas de infraestrutura de mobilidade urbana, para atender a implantação de projetos de transporte nas comunidades de bairro dos territórios dos municípios. Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JONAS DONIZETTE); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, na forma do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. ICARO DE VALMIR).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2022
(Do Senhor Nereu Crispim – PSD/RS)

Estabelece normas gerais para assegurar a inclusão dos profissionais e das atividades em transporte das categorias “mototaxi” e “motoboy”, regulamentado pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 nas políticas públicas de infraestrutura de mobilidade urbana, para atender a implantação de projetos de transporte nas comunidades de bairro dos territórios dos municípios. Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Estabelece normas gerais para assegurar a inclusão dos profissionais e das atividades em transporte regulamentado pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 nas políticas públicas de mobilidade urbana de que tratam a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

território do Município, deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), contemplando os profissionais e as atividades em transporte regulamentado pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 nos planos e ações de ordenação do território, de desenvolvimento econômico e social e nas políticas públicas de infraestrutura de mobilidade urbana.

Art. 3º As infraestruturas de mobilidade urbana de que tratam o § 3º do art. 3º da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 serão ajustadas e ampliadas para atender a implantação de projetos de transporte público individual nas comunidades de bairro de acordo com as particularidades associadas a sua ocupação e ao local em que se encontram nas proporções das aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas, objetivando disponibilidade de oferta regular e acesso ao público das atividades em transporte regulamentado pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

Art. 4º Os serviços de transporte definidos nos incisos XIV e XV do art. 4º da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 são de utilidade pública.

Art. 5º Os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecidos nos artigos 5º, 6º e 7º, assim como as atribuições previstas no inciso IV do art. 16, no inc. III do art. 17 e no inc. I do art. 18, da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 aplicam-se às atividades em transporte regulamentadas pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 no âmbito de desenvolvimento dos projetos, ações e programas de





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

infraestrutura de mobilidade urbana nos bairros comunitários nos territórios dos municípios.

Art. 6º O art. 4º da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com acréscimo dos incisos XIV e XV com a seguinte redação:

“Art.
4º
.....
.....
.....
.....

XIV - transporte público individual, na categoria “mototaxi”: atividade de prestação profissional de serviços remunerado de transporte público de passageiros em veículo automotor do tipo motocicleta ou motoneta, próprio ou de terceiros, registrado na categoria aluguel, com as características exigidas pela autoridade de trânsito, especificamente autorizado nos termos da legislação a realizar atividade, equiparado ao previsto no inc. VIII para os fins desta Lei.

XV - transporte urbano de cargas, na categoria “motoboy”: atividade de prestação profissional de serviços remunerado de transporte público de mercadorias em volume compatível com a capacidade do veículo automotor do tipo motocicleta ou motoneta, próprio ou de terceiros, registrado na categoria aluguel, com as características exigidas pela autoridade de trânsito, especificamente autorizado nos termos da legislação, equiparado ao previsto no inc. IX para os fins desta Lei.” (NR)

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

Sala das Sessões, de de 2022

DEPUTADO FEDERAL NEREU CRISPIM (PSD/RS)

Presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Caminhoneiros Autônomos e Celetistas



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224029878400>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

Apresentação: 06/06/2022 10:34 - Mesa

PL n.1493/2022

JUSTIFICATIVA

É de conhecimento público que diversas leis municipais destinaram quase totalidade das autorizações para pontos fixos titularizados por Empresas Prestadoras de Serviços de Mototáxi



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224029878400>
Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

(EPS) e determinaram que os mototaxistas se associassem às mesmas para poder trabalhar.

Ocorre que essas são exigências vão além do que determina a Lei Federal 12.009/2009, que regulamenta o exercício das atividades profissionais em transporte de passageiros, mototaxista, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e motoboy, alterando o Código de Trânsito Brasileiro.

Discutidas e examinadas judicialmente diversas leis municipais no âmbito da ADPF 539 julgada no Supremo tratando a matéria, consta do voto do relator, ministro Luiz Fux que "Trata-se de normas restritivas do exercício profissional que não encontram respaldo na legislação federal de regência, consubstanciando usurpação pelo legislador municipal da competência da União para definir condições para o exercício de profissões".

Doutro ponto, os serviços prestados pelo "mototaxistas" e pelos "motoboys", por serem regulados por legislação municipal, e em regra, prestarem serviços de forma autônoma e não se beneficiarem das políticas públicas de incentivo ao fornecimento da prestação, tem havido abertura para exploração clandestina da atividade principalmente nos bairros mais afastados dos grandes centros municipais, circunstância que tem exigido uma maior atuação do poder público nas políticas de mobilidade urbana para garantir que a prestação de serviços de transporte regular alcance aos usuários em todos os bairros do território dos municípios mantendo-se a higidez da prestação de qualidade, razão pela qual é





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

imperativo que o modo de transporte passe a integrar o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana no conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garanta os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

A integração da atividade dos mototaxistas e motoboys na Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos princípios da acessibilidade universal; do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; na equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público; na eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; na gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; na segurança nos deslocamentos das pessoas; na justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; na equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e na eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

De igual forma, ao integrar a Política Nacional de Mobilidade Urbana passa o modo de transporte a ter nas políticas públicas o devido atendimento das diretrizes

De integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, planejamento e gestão do uso dos meios de transporte no âmbito dos entes federativos; integração entre os modos e serviços de transporte





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

urbano; mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes (como no caso da pública oferta da empresa Ifood que indicou disponibilizar fornecimento de motocicletas elétricas a seus entregadores de moto-frete); garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade do serviço.

Tudo em consonância com os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana possui de reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Por isso, pede o apoio aos nobres parlamentares a fim de aprovar o presente projeto conforme apresentado, com a máxima urgência.

Sala das Sessões, de de 2022

DEPUTADO FEDERAL NEREU CRISPIM (PSD/RS)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224029878400>
Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....
TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

.....
CAPÍTULO II
DA UNIÃO
.....

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; [*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995*](#)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; [*Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995*](#)

- b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;
- c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;
- d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;
- e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e a Defensoria Pública dos Territórios; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia penal, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para a execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 104, de 2019)*

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para pesquisa e uso agrícolas e industriais; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 118, de 2022)*

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, a comercialização e a utilização de radioisótopos para pesquisa e uso médicos; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 118, de 2022)*

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; *(Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

XXVI - organizar e fiscalizar a proteção e o tratamento de dados pessoais, nos termos da lei. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 115, de 2022)*

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

- I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
- II - desapropriação;
- III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
- IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
- V - serviço postal;
- VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
- VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
- VIII - comércio exterior e interestadual;
- IX - diretrizes da política nacional de transportes;
- X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
- XI - trânsito e transporte;
- XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
- XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
- XIV - populações indígenas;
- XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
- XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
- XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)*](#)
- XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
- XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
- XX - sistemas de consórcios e sorteios;
- XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação, mobilização, inatividades e pensões das polícias militares e dos corpos de bombeiros militares; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 103, de 2019\)*](#)
- XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
- XXIII - seguridade social;
- XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
- XXV - registros públicos;
- XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
- XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)
- XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
- XXIX - propaganda comercial.
- XXX - proteção e tratamento de dados pessoais. [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 115, de 2022\)*](#)
- Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

.....

TÍTULO VII

DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

.....

CAPÍTULO II DA POLÍTICA URBANA

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009

Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto- frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços

de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

I - ter completado 21 (vinte e um) anos;

II - possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;

III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I - carteira de identidade;

II - título de eleitor;

III - cédula de identificação do contribuinte - CIC;

IV - atestado de residência;

V - certidões negativas das varas criminais;

VI - identificação da motocicleta utilizada em serviço.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

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;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - 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. ([Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

SEÇÃO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)
- X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV - (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DIRETRIZES GERAIS

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III - cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

- a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;
- b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;
- c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;
- d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;
- e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

h) a exposição da população a riscos de desastres. [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

VII - integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII - adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X - adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os

investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI - recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

XIII - audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV - simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI - isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social;

XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.836, de 2/7/2013\)*](#)

XVIII - tratamento prioritário às obras e edificações de infraestrutura de energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.116, de 20/4/2015\)*](#)

XIX - garantia de condições condignas de acessibilidade, utilização e conforto nas dependências internas das edificações urbanas, inclusive nas destinadas à moradia e ao serviço dos trabalhadores domésticos, observados requisitos mínimos de dimensionamento, ventilação, iluminação, ergonomia, privacidade e qualidade dos materiais empregados. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.699, de 2/8/2018\)*](#)

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

I - legislar sobre normas gerais de direito urbanístico;

II - legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional;

III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)*](#)

IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)*](#)

V - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social.

.....

CAPÍTULO III

DO PLANO DIRETOR

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

§ 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

I - a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

II - a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;

III - o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

§ 5º (VETADO)

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)*](#)

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)*](#)

.....

.....

ADPF 539 / GO - GOIÁS

ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL

Relator(a): Min. LUIZ FUX

Julgamento: 26/10/2020

Publicação: 22/02/2021

Órgão julgador: Tribunal Pleno

Publicação

PROCESSO ELETRÔNICO DJe-032 DIVULG 19-02-2021 PUBLIC 22-02-2021

Partes

REQTE.(S) : PARTIDO DEMOCRATICO TRABALHISTA ADV.(A/S) : TATIANA BASSO
PARREIRA INTDO.(A/S) : PREFEITO DO MUNICÍPIO DE FORMOSA ADV.(A/S) :
PROCURADOR-GERAL DO MUNICÍPIO DE FORMOSA INTDO.(A/S) : CÂMARA
MUNICIPAL DE FORMOSA ADV.(A/S) : SEM REPRESENTAÇÃO NOS AUTOS

Ementa

Ementa: ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL. LEIS MUNICIPAIS 353/2010, 70/2013, 128/2013, 190/2014, 288/2015 405/2017 323/2016, TODAS DO MUNICÍPIO DE FORMOSA/GO. SERVIÇO DE MOTOTÁXI. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES; TRÂNSITO E TRANSPORTE; DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES URBANOS; E CONDIÇÕES PARA O EXERCÍCIO DE PROFISSÕES. LEI FEDERAL 12.009/2009 E RESOLUÇÃO 356/2010 DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. DISCIPLINA DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI COMO MODALIDADE DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PESSOAS E CARGAS. INVIABILIDADE DA CRIAÇÃO DE RESTRIÇÕES PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL POR LEGISLAÇÃO LOCAL. POSSIBILIDADE DE EDIÇÃO DE NORMAS LOCAIS SOBRE CONDIÇÕES DE EXECUÇÃO, FISCALIZAÇÃO E SANÇÕES PARA CONDUTAS QUE POSSAM VIOLAR A BOA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS. CABIMENTO DA ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL CONTRA LEIS MUNICIPAIS. NECESSIDADE DE IMPUGNAÇÃO ESPECIFICADA DOS DISPOSITIVOS DAS LEIS ATACADAS. IMPOSSIBILIDADE DE ATUAÇÃO EX OFFICIO DO TRIBUNAL NO EXAME DA CONSTITUCIONALIDADE DE LEIS E ATOS NORMATIVOS. ARGUIÇÃO PARCIALMENTE CONHECIDA E JULGADO PARCIALMENTE PROCEDENTE O PEDIDO. 1. A função jurisdicional está adstrita aos limites do pedido, que deve ser específico e bem delineado, bem como amparado em fundamentação idônea, ainda que não vinculante (Precedentes: ADI 4.647, Rel. Min. Dias Toffoli, Plenário, DJe de 21/6/2018; ADI 2.213-MC, Rel. Min. Celso de Mello, Plenário, DJ de 23/4/2004; ADI 1.775, Rel. Min. Maurício Corrêa, Plenário, DJ de 18/5/2001). 2. In casu, a argumentação da exordial apontou especificamente apenas a inconstitucionalidade da exigência de filiação a entidade associativa para fins de exercício da profissão de mototaxista no Município de Formosa/GO, com cobrança de contribuição, atualmente prevista nos artigos 5º, 26 e 27 da Lei municipal 491/2018, bem como das penalidades previstas nos artigos 48 e 49 da Lei municipal 491/2018 e no artigo 5º da Lei municipal 323/2016, de modo que o conhecimento da ação se limita a esses dispositivos. 3. A competência privativa da União para legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes e sobre trânsito e transporte, bem como instituir diretrizes para os transportes urbanos decorre dos artigos 22, IX e XI, e 21, XX, da Constituição Federal, cuja ratio revela a necessidade de se estabelecer uniformidade nacional aos modais de mobilidade, impedindo, assim, que a fragmentação da competência regulatória pelos entes federados menores inviabilize a implementação de um sistema de transporte eficiente, integrado

e harmônico. 4. A disciplina do serviço de mototáxi compete à legislação federal, considerada a necessidade de estabelecimento de normas uniformes sobre segurança e saúde pública. Precedentes: ADI 2.606, Rel. Min. Maurício Corrêa, Plenário, DJ de 7/2/2003; ADI 3.135, Rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, DJ de 8/9/2006; ADI 3.136, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Plenário, DJ de 1º/11/2006; ADI 3.679, Rel. Min. Sepúlveda Pertence, Plenário, DJ de 3/8/2007; ADI 3.610, Rel. Min. Cezar Peluso, Plenário, DJe de 22/9/2011; ADI 4.981, Plenário, Rel. Min. Edson Fachin, DJe de 14/3/2019. 5. A Lei federal 12.009/2009, que altera a Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e foi regulamentada pela Resolução 356/2010 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, dispõe sobre o exercício das atividades profissionais de “mototaxista” e “motoboy” e estabelece regras de segurança dos serviços de motofrete, reconhecendo o serviço de mototáxi como modalidade de transporte público individual de pessoas e cargas, de modo que, sujeito a regulamentações complementares dos Poderes concedentes para atender às peculiaridades locais, deve observar as disposições gerais nacionais. 6. A complementação da legislação federal por normas municipais referentes ao serviço de mototáxi alcança a delegação do serviço, as condições de sua execução e o exercício do poder de polícia sobre os delegatários, sendo vedada, contudo, a criação de restrições ao exercício profissional para aqueles que preenchem os requisitos da legislação federal. Precedente: ADPF 449, Rel. Min. Luiz Fux, Plenário, DJe de 2/9/2019. 7. A segurança no trânsito, matéria de interesse nacional, não se confunde com a tutela da higidez dos serviços públicos de transporte urbano de passageiros, inserida nas competências legislativa e material dos Municípios e do Distrito Federal, consoante reconhecido no Tema 546 (RE 661.702, Rel. Min. Marco Aurélio, DJe de 19/5/2020), o que possibilita aos entes subnacionais editar normas e condições de execução, bem como fiscalizar e aplicar sanções para condutas que possam violar a boa prestação dos serviços. 8. In casu, os artigos 48 e 49 da Lei municipal 491/2018 e o artigo 5º da Lei municipal 323/2016, ao tipificarem infrações cometidas pelos delegatários do serviço de mototáxi e as respectivas sanções, sobretudo na hipótese de transporte irregular de passageiros, estão inseridos no contexto do exercício do poder de polícia sobre serviços públicos de transporte urbano de passageiros, não havendo se falar em inconstitucionalidade formal por usurpação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte. Precedente: ADI 2.751, Rel. Min. Carlos Velloso, Plenário, DJ de 24/2/2006. 9. O exercício de atividade profissional é protegido como liberdade fundamental pelo artigo 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação definida em lei federal, a qual deve abster-se de criar restrições desproporcionais, por força da competência da União para definir “condições para o exercício de profissões” (artigo 22, XVI, da CRFB). 10. In casu, os artigos 5º, I e II, e 26 da Lei 491/2018 do Município de Formosa/GO, ao preverem que, do total já limitado de autorizações para mototaxistas, uma parcela será reservada para pontos fixos detidos por 10 (dez) Empresas Prestadoras de Serviço de Mototáxi (EPS), destinatárias das contribuições impostas aos autorizatários, restando uma quantidade bastante menor para condutores autônomos e triciclos, instituem uma reserva de mercado no âmbito do serviço de mototáxi e restringem a liberdade de associação dos mototaxistas, sem respaldo na legislação federal de regência, consubstanciando usurpação pelo legislador municipal da competência da União para definir condições para o exercício de profissões (artigo 22, XVI, da CRFB). 11. Arguição de descumprimento de preceito fundamental parcialmente conhecida e julgado parcialmente procedente o pedido, para declarar a inconstitucionalidade dos incisos I e II do caput do artigo 5º e do artigo 26 da Lei 491/2018 do Município de Formosa/GO. Restam prejudicados os pedidos de tutela provisória de urgência incidental.

Decisão

Após os votos dos Ministros Luiz Fux (Relator), Marco Aurélio, Alexandre de Moraes e Ricardo Lewandowski, que conheciam parcialmente da arguição de descumprimento de preceito fundamental e, nessa parte, julgavam parcialmente procedente o pedido, para declarar

a inconstitucionalidade dos incisos I e II do caput do artigo 5º e do artigo 26 da Lei 491/2018 do Município de Formosa/GO, e julgavam prejudicados os pedidos de tutela provisória de urgência incidental; e do voto do Ministro Edson Fachin, que divergia do Relator e acolhia a preliminar de não conhecimento da ação, pediu vista dos autos a Ministra Cármen Lúcia. Plenário, Sessão Virtual de 28.8.2020 a 4.9.2020. Decisão: O Tribunal, por maioria, conheceu parcialmente da arguição de descumprimento de preceito fundamental e, nessa parte, julgou parcialmente procedente o pedido, para declarar a inconstitucionalidade dos incisos I e II do caput do artigo 5º e do artigo 26 da Lei 491/2018 do Município de Formosa/GO, restando prejudicados os pedidos de tutela provisória de urgência incidental, nos termos do voto do Relator, vencido o Ministro Edson Fachin, que não conhecia da ação. A Ministra Rosa Weber acompanhou a divergência, mas, vencida quanto ao conhecimento, acompanhou o Relator quanto ao remanescente, inclusive no mérito. Plenário, Sessão Virtual de 16.10.2020 a 23.10.2020.

Indexação

- SERVIÇO, MOTOTÁXI, MODALIDADE, TRANSPORTE PÚBLICO. LEI MUNICIPAL, COMPLEMENTAÇÃO, LEI FEDERAL, VEDAÇÃO, CRIAÇÃO, RESTRIÇÃO, EXERCÍCIO PROFISSIONAL. DISTINÇÃO, SEGURANÇA NO TRÂNSITO, TUTELA, SERVIÇO PÚBLICO, TRANSPORTE COLETIVO. - FUNDAMENTAÇÃO COMPLEMENTAR, MIN. CÁRMEN LÚCIA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE, IMPUGNAÇÃO GENÉRICA, NORMA. PODER-DEVER, MUNICÍPIO, POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO, FUNÇÃO SOCIAL, CIDADE, BEM ESTAR SOCIAL, PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE, DEVIDO PROCESSO LEGAL. COMPETÊNCIA LEGISLATIVA, MUNICÍPIO, INTERESSE LOCAL, PODER DE POLÍCIA, SERVIÇO PÚBLICO. - VOTO VENCIDO, MIN. EDSON FACHIN: TRIBUNAL DE JUSTIÇA, CONTROLE ABSTRATO, LEI MUNICIPAL, NORMA DE REPRODUÇÃO OBRIGATÓRIA. PRINCÍPIO DA SUBSIDIARIEDADE, ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.493, DE 2022

Estabelece normas gerais para assegurar a inclusão dos profissionais e das atividades em transporte das categorias "mototaxi" e "motoboy", regulamentado pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 nas políticas públicas de infraestrutura de mobilidade urbana, para atender a implantação de projetos de transporte nas comunidades de bairro dos territórios dos municípios. Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e dá outras providências.

Autor: Deputado NEREU CRISPIM

Relator: Deputado JONAS DONIZETTE

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'd', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, o PL nº 1.493, de 2022. O texto propõe dispositivos que associam as atividades de "mototaxista" e "motoboy", regulamentadas pela Lei nº 12.009, de 2009, à Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 2012.

O autor, Deputado Nereu Crispim, argumenta que Municípios estabelecem regras rígidas para o exercício da atividade em seus territórios. Tal prática, segundo o Autor, já foi considerada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) "usurpação pelo legislador municipal da competência da União para definir condições para o exercício de profissões". Argumenta, ainda, que, por serem serviços regulados pela legislação municipal, "tem havido abertura para exploração clandestina da atividade principalmente nos bairros mais afastados



dos grandes centros municipais”. Finaliza relatando que a medida consolida “a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana”.

Após a análise desta CVT, a matéria terá o mérito apreciado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano e, em seguida, terá a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise propõe dispositivos que associam as atividades de “mototaxista” e “motoboy”, regulamentadas pela Lei nº 12.009, de 2009, à Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 2012. A proposição, em essência, obriga os municípios a incluírem esses serviços em suas políticas de mobilidade.

Sem dúvidas, a contribuição oferecida pelos profissionais do transporte por motocicletas é indispensável e sua inclusão nas políticas de mobilidade urbana tem muito a acrescentar. A versatilidade e o baixo custo dessa modalidade, se integrados a outras soluções do sistema de mobilidade urbana, podem contribuir para a construção de um arranjo completo e abrangente, no qual se contempla um maior número de pessoas, além de se proporcionar mais conforto e qualidade.

Em alguns municípios, as motocicletas são o único serviço de transporte motorizado de aluguel disponível. Mesmo em grandes cidades, é comum perceber essa mesma realidade nas regiões periféricas, onde inexistente rede de transporte público. Além disso, durante a pandemia, ficou evidente a crucial importância dessa categoria, a qual contribuiu de forma determinante



para a manutenção do funcionamento das cidades, ao viabilizar entregas e deslocamentos de pessoas.

Entretanto, o texto inicialmente proposto inclui os “motofretistas” e “mototaxistas” de forma impositiva na política de mobilidade urbana dos municípios. Entendo que a lei emanada do Congresso Nacional deve revestir-se de generalidade e abstração, assumindo o papel de diretriz, sem invadir a competência constitucional atribuída aos municípios para gerir os assuntos de interesse local, como o transporte urbano.

Nesse sentido, proponho texto substitutivo, no qual não tornamos obrigatória a inclusão das motocicletas no sistema de mobilidade da cidade, mas impomos que se avalie a conveniência de integrar mototaxistas e motofretistas aos demais serviços de transporte do município. O que sinalizamos às administrações locais aqui é que eles devem, obrigatoriamente, ponderar sobre a utilização dessa modalidade de transporte na elaboração dos seus planos de mobilidade urbana. Na hipótese, pouco provável ao meu ver, de se concluir que os mototaxistas e motofretistas não possam contribuir para a mobilidade em um dado município, tal avaliação deve ser respeitada.

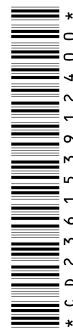
Por se tratar de mudança no processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, com possível repercussão em prazos e custos, propomos *vacatio legis* de cento e oitenta dias.

Pelo exposto, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 1.493, de 2022, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado JONAS DONIZETTE
Relator

2023-8098



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.493, DE 2022

Torna obrigatória a avaliação da inclusão dos serviços de mototáxi e motofrete, na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a avaliação da inclusão dos serviços de mototáxi e motofrete, na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º-A:

“Art. 24.

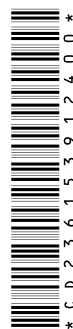
 I-A. os serviços de mototáxi e motofrete;
” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado JONAS DONIZETTE
 Relator

2023-8098





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.493, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.493/2022, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jonas Donizette.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Cezinha de Madureira - Presidente, Gutemberg Reis e Beбето - Vice-Presidentes, Alex Santana, Alfredinho, Antonio Carlos Rodrigues, Castro Neto, Guilherme Uchoa, Helena Lima, Jonas Donizette, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Leônidas Cristino, Luiz Fernando Faria, Maurício Carvalho, Mauricio Marcon, Neto Carletto, Nicoletti, Paulo Alexandre Barbosa, Rosana Valle, Rubens Otoni, Vicentinho Júnior, Zé Trovão, Alberto Mourão, Bruno Ganem, Carlos Veras, Cobalchini, Diego Coronel, Dr. Victor Linhalis, Duda Ramos, Filipe Barros, Gabriel Nunes, Icaro de Valmir, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Luciano Amaral, Márcio Honaiser, Paulo Litro, Pedro Westphalen e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 16 de agosto de 2023.

Deputado CEZINHA DE MADUREIRA
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

PROJETO DE LEI Nº 1.493, DE 2022

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Torna obrigatória a avaliação da inclusão dos serviços de mototáxi e motofrete, na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a avaliação da inclusão dos serviços de mototáxi e motofrete, na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º-A:

“Art. 24.
.....
I-A. os serviços de mototáxi e motofrete;
.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 16 de agosto de 2023.

**Deputado CEZINHA DE MADUREIRA
Presidente**



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.493, DE 2022

Estabelece normas gerais para assegurar a inclusão dos profissionais e das atividades em transporte das categorias "mototaxi" e "motoboy", regulamentado pela lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 nas políticas públicas de infraestrutura de mobilidade urbana, para atender a implantação de projetos de transporte nas comunidades de bairro dos territórios dos municípios. Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e dá outras providências.

Autor: Deputado NEREU CRISPIM

Relator: Deputado ÍCARO DE VALMIR

I- RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.493, de 2022, de autoria do Deputado Nereu Crispim, visa promover a integração das atividades dos profissionais de mototáxi e motoboy — regulamentadas pela Lei nº 12.009, de 2009 — à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012).

Apresentada à mesa diretora, a matéria seguirá apreciação conclusiva pelas comissões, conforme Art. 24, II do RICD, tendo sido despachada às Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento Urbano e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD).

A matéria já foi apreciada pela Comissão de Viação e Transportes, que aprovou substitutivo no qual não se impõe a obrigatoriedade



direta da inclusão desses serviços nos sistemas municipais de mobilidade, mas se estabelece que a sua avaliação seja obrigatória no processo de elaboração dos planos de mobilidade urbana.

Durante a tramitação nesta comissão, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II- VOTO DO RELATOR

O substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes representa um avanço importante no reconhecimento institucional dos serviços de mototáxi e motofrete, equilibrando a valorização dessas atividades com o respeito à autonomia municipal, conforme previsto na Constituição Federal.

O texto original do projeto buscava assegurar a inclusão direta e obrigatória dessas categorias no âmbito das políticas públicas de mobilidade urbana, prevendo ajustes nas infraestruturas, integração aos planos e ações municipais, e reconhecimento formal dos serviços como de utilidade pública. Embora louvável na sua intenção de valorizar e formalizar essas atividades essenciais, a proposta poderia implicar ingerência na competência dos municípios, que detêm autonomia para organizar o transporte local, conforme estabelece o art. 30, inciso V, da Constituição.

O substitutivo da CVT, por sua vez, promove uma solução de equilíbrio federativo, ao determinar que a inclusão dos serviços de mototáxi e motofrete seja objeto de avaliação obrigatória pelos municípios no momento da elaboração ou revisão de seus planos de mobilidade urbana. Essa abordagem evita a imposição direta e preserva a discricionariedade local, mas garante que o tema seja enfrentado de maneira técnica e fundamentada pelas administrações municipais, impedindo a omissão ou o desprezo por esses modais que, muitas vezes, são vitais para a mobilidade cotidiana das populações mais vulneráveis.

Essa solução respeita o espírito da legislação federal como diretriz nacional e evita conflitos de competência, em consonância com o entendimento do Supremo Tribunal Federal na ADPF 539, que considerou inconstitucionais as restrições excessivas impostas por legislações locais ao exercício dessas



profissões. A proposta harmoniza, assim, o reconhecimento jurídico nacional da relevância dessas atividades com a responsabilidade local pela sua regulamentação prática.

Além disso, é inegável a importância dos serviços de mototáxi e motofrete para a mobilidade urbana contemporânea. Em muitas localidades, são os únicos meios viáveis de acesso a transporte rápido e de baixo custo, especialmente em áreas periféricas. Durante a pandemia de COVID-19, ficou ainda mais evidente o papel essencial desses profissionais no funcionamento das cidades, na entrega de alimentos, medicamentos e na locomoção de pessoas.

Portanto, trata-se de uma medida que fortalece o princípio da inclusão social no planejamento urbano, contribuindo para ampliar o acesso ao transporte, reduzir desigualdades territoriais e promover um sistema de mobilidade mais abrangente e eficiente.

Diante do exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.493, de 2022, na forma do substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado **ICARO DE VALMIR**





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.493, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.493/2022, na forma do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Icaro de Valmir.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Eli Borges, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Natália Bonavides, Saulo Pedroso, Cobalchini, Cristiane Lopes, Dorinaldo Malafaia, Hildo Rocha, Icaro de Valmir, Jilmar Tatto, Juliana Cardoso, Max Lemos, Paulo Litro, Rafael Simoes e Talíria Petrone.

Sala da Comissão, em 09 de julho de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente



FIM DO DOCUMENTO