PREFEITURA DE ARAGUARI
GABINETE DO PREFEITO

PROJETO DE LEI Nº 177/2022.

Revoga o art. 10, caput, incisos I, II e III e os §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º do mencionado artigo da Lei nº 5.792, de 8 de setembro de 2016, que disciplina o serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel na modalidade táxi, no Município de Araguari, dando outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE ARAGUARI Faço saber que a Câmara Municipal aprova e eu sanciono, com base no art. 71, inciso III, da Lei Orgânica do Município, a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam revogados o art. 10, caput, incisos I, II e III e os §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º do mencionado artigo da Lei nº 5.792, de 8 de setembro de 2016, que disciplina o serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel na modalidade táxi, no Município de Araguari, dando outras providências.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI, Estado de Minas Gerais, em 11 de outubro de 2022.

RENATO CARVALHO FERNANDES

Marcos Vinicius de Lima Rodrigues

Antônio Cafrune Filho

JUSTIFICATIVA:
Excelentíssimo Senhor Presidente e Senhores Vereadores!

Estamos enviando a esta Casa Legislativa o incluso Projeto de Lei Complementar que revoga o art. 10, caput, incisos I, II e III e os §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º do mencionado artigo da Lei nº 5.792, de 8 de setembro de 2016, que disciplina o serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel na modalidade táxi, no Município de Araguari, dando outras providências.

O Projeto de Lei em referência visa revogar o art. 10, caput, incisos I, II e III e os respectivos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º da Lei nº 5.792, de 8 de setembro de 2016, a fim de afastar inconstitucionalidade apontada pelo Ministério Público do Estado de Minas Gerais, no procedimento de controle de constitucionalidade nº MPMG-0024.22.013932-3, em trâmite na Coordenadoria de Controle de Constitucionalidade da Procuradoria Geral de Justiça do Estado de Minas Gerais.

Apesar do que dispõe Art. 12-A da Lei Federal nº 12.587/12, o TJMG tem afastado a eficácia da respectiva norma, entendendo ser inconstitucional a transferência da permissão aos seus sucessores legítimos, em caso de falecimento do permissionário.

Segue a jurisprudência neste sentido:
EMENTA: INCIDENTE DE ARGUIÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE - TRANSPORTE DE TÁXI - LICITAÇÃO - NECESSIDADE - ARTIGO 12-A DA LEI FEDERAL 12.587/12 - INCONSTITUCIONALIDADE RECONHECIDA. Tratando-se o transporte de táxi de um serviço público por excelência, não resta dúvida de que a sua concessão aos particulares, somente pode ser realizada mediante licitação do poder público, nos termos do artigo 175, caput, da Constituição Federal. (TJMG - Arg Inconstitucionalidade 1.0024.12.335573-7/002, Relator(a): Des.(a) Antônio Carlos Cruvinel, ÓRGÃO ESPECIAL, julgamento em 28/10/2015, publicação da súmula em 06/11/2015)

Trago à baila trecho do voto do Eminente Desembargador RENATO DRESCH, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.0000.18.075325-3/000:

"(...)
O Supremo Tribunal Federal, no julgamento do RE nº 1.002.310 AgR, de Relatoria do Min. Gilmar Mendes, com acórdão publicado em 03-08-2017, atribuiu ao serviço de transporte individual de passageiro a natureza de serviço privado, embora de utilidade pública, sujeito à autorização por parte do Poder Público.

O voto do Relator amparou-se no precedente firmado no julgamento do RE nº 359.444, que considerou o serviço de táxi como privado, sujeito a autorização do Poder Público, "que deve ser pessoal e intransferível e que não exige licitação".

O fato de não se exigir licitação, contudo, não exime o particular da obtenção de autorização por parte do Poder Público, mediante o preenchimento dos requisitos legais, inexistindo direito econômico do permissionário anterior em relação ao ato de autorização.

Assim, ainda que se considere como serviço privado e sujeito a autorização, a prestação do serviço de táxi será pessoal e intransferível.

A prestação do serviço de táxi, portanto, será acessível a todos os que preencherem os requisitos legais, mediante autorização prévia a critério do Poder Público, não se compatibilizando com a regra constitucional da isonomia (art. 5º, CR/88) a sua transferência automática a herdeiros ou a alienação da permissão, como se se tratasse de direito patrimonial do antigo permissionário.
(...)

A propósito a mencionada Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.0000.18.075325-3/000 foi julgada procedente, por maioria, cujo acórdão foi ementado da seguinte forma:

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - LEI MUNICIPAL N° 2.723/2016, DO MUNICÍPIO DE OURO FINO - TRANSFERÊNCIA E/OU LIVRE COMERCIALIZAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA EXPLORAÇAO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - TAXI -VIOLAÇÃO AOS PRINCÍPIOS DA ISONOMIA E DA IMPESSOALIDADE (ARTS. 13 E 165, § 1º, DA CE/89) - PRECEDENTE - REPRESENTAÇÃO ACOLHIDA. 1. Nos termos da decisão proferida na ADI nº. 1.0000.18.029647-7-000, Relator para o acordão o eminente Desembargador Edilson Fernandes, que subscrevo, embora de natureza privada, o transporte individual por táxi é submetido aos princípios contidos no art. 37, da CF. 2. Como pontuado, tratando-se de autorização para o exercício de atividade remunerada, havendo vaga pelo falecimento ou desinteresse, cumpre ao Município, à conta dos princípios constitucionais citados, dar cumprimento a outro processo de seleção e, nessa linha, a transferência e/ou livre comercialização das autorizações viola, os princípios da isonomia e da impessoalidade (arts. 13 e 165, § 1º, da CE/89). 3. para declarar inconstitucionalidade dos arts, 3º, §§ 2º a 4º, e 34, § 1º, da Lei municipal n° 2.723, de 2016, do Município de Ouro Fino, por ofensa aos princípios da isonomia e impessoalidade.

Dessa forma, à vista do relevante interesse público consubstanciado na matéria que submeto a Vossas Excelências é que solicito a apreciação com consequente votação e aprovação deste Projeto de Lei, adotando-se em seu trâmite o regime de urgência, com a dispensa dos interstícios regimentais.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI, Estado de Minas Gerais, em 11 de outubro de 2022.

Renato Carvalho Fernandes
Prefeito

www.LeisMunicipais.com.br

Versão consolidada, com alterações até o dia 06/11/2017

LEI Nº 5792 , DE 8 DE SETEMBRO DE 2016.

(Regulamentada pelo Decreto nº **153**/2017)

"Disciplina o serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel na modalidade táxi, no Município de Araguari, dando outras providências."

A Câmara Municipal de Araguari, Estado de Minas Gerais, aprova e eu, Prefeito, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei disciplina o serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel na modalidade táxi, no Município de Araguari, em consonância com as Leis Federais de nº **8.666**, de 21 de junho de 1993, e nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 2º A exploração do serviço de transporte individual de passageiros em veículos automotivos de aluguel na modalidade táxi será realizada, por prazo determinado, mediante procedimento licitatório, por meio da outorga de permissão às pessoas físicas, devidamente inscritas como motoristas autônomos no cadastro municipal de contribuintes.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se:

I - permuta de veículos: troca de veículos cadastrados no sistema de táxi, realizada entre os permissionários;

II - permuta de pontos: troca de pontos regulamentados no sistema de táxi, realizada entre os permissionários, com a anuência do órgão gerenciador;

III - remanejamento de pontos: mudança de localização do ponto;

IV - remanejamento de vagas: desocupação de uma vaga pelo permissionário de um ponto, a fim de ocupar vaga existente em outro ponto.

Art. 3º As atividades de planejamento, gerenciamento e fiscalização do serviço de que trata esta Lei, serão exercidas exclusivamente pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana - SETTRANS, na qualidade de órgão gerenciador.

Parágrafo único. O órgão gerenciador poderá baixar normas de natureza regulamentar à presente Lei.

Art. 4º A exploração do serviço de que trata esta Lei, será realizada em caráter contínuo e permanente, comprometendo-se o permissionário com a sua regularidade, continuidade, eficiência, atualidade, generalidade, cortesia, segurança, higiene, conforto e urbanidade na sua prestação.

Art. 5º Correrá por conta do permissionário todas e quaisquer despesas decorrentes da permissão, inclusive as relativas à pessoal, operação, manutenção, tributos e demais encargos.

Parágrafo único. O regime de trabalho entre permissionário e condutor auxiliar será estabelecido de acordo com a legislação vigente e suas posteriores alterações.

Art. 6º A SETTRANS deverá expedir os documentos e certidões relativas aos permissionários, que viabilizem o acesso a subsídios, descontos e isenções, inerentes ao exercício da profissão de taxista.

CAPÍTULO II
DO TERMO DE PERMISSÃO

Art. 7º O serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel, na modalidade táxi no Município de Araguari, será prestado por permissão do Poder Público através do instrumento jurídico de contrato administrativo de permissão de serviço de público.

§ 1º A outorga da permissão é ato unilateral do Chefe do Poder Executivo, concedida por tempo determinado, mediante processo licitatório e somente transferível por sucessão legal hereditária e vedada a subpermissão.

§ 2º A alteração no número de permissões para o serviço de transporte individual de passageiros do Município somente será autorizada pelo Prefeito de Araguari após estudos da Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana que comprovem sua viabilidade técnica e econômica, respeitado o devido processo licitatório.

§ 3º A alteração de que trata o parágrafo anterior obedecerá a proporção de até 1(um) táxi para cada 2.500 (dois mil e quinhentos) habitantes.

§ 4º Para efeitos do parágrafo anterior, o número de habitantes será aquele apurado ou estimado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

Art. 8º Será outorgada somente uma permissão por pessoa física, formalizada através de termo próprio.

§ 1º A transferência somente se dará por sucessão ou por invalidez e seguirão as normas contidas nesta Lei.

§ 2º Em nenhuma hipótese caberá indenização por parte do Poder Público em virtude de revogação ou extinção de permissão anteriormente outorgada.

§ 3º As permissões cassadas, revogadas ou aquelas que o permissionário desistir, serão revertidas ao Município e, a critério da Administração, serão oferecidas a terceiros, mediante licitação.

Art. 9º A permissão terá duração de 5 (cinco) anos, podendo esse prazo ser prorrogado por iguais e sucessivos períodos, condicionada a prorrogação:

I - à prévia reavaliação do serviço prestado pelo permissionário no período antecedente;

II - à comprovação do preenchimento dos requisitos previstos nesta Lei.

§ 1º A partir da data de publicação desta Lei, as permissões concedidas anteriormente e em vigor, bem como as transferidas por sucessão, invalidez e ou falecimento do seu titular, terão seu prazo de vigência regulamentado na forma desta Lei.

§ 2º Em nenhuma hipótese caberá indenização por parte do Poder Público em virtude de reversão ao seu patrimônio, revogação ou extinção de permissão anteriormente outorgada.

§ 3º No prazo de que trata este artigo, caso ocorra a incapacidade do permissionário resultando em sua aposentadoria por invalidez, poderá ser requerida a transferência da permissão na forma desta Lei.

Art. 10 A transferência da delegação, que se dará pelo prazo da outorga, será autorizada nos casos abaixo relacionados, mediante anuência prévia do órgão gerenciador:

I - transferência da permissão, mediante o atendimento de todos os requisitos preenchidos previstos nesta Lei;

II - em caso de falecimento do permissionário a transferência da permissão aos seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes da Lei Federal nº **10.406**, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil Brasileiro e suas alterações, se dará mediante requerimento protocolado junto a SETTRANS no prazo de até 120 (cento e vinte) dias, contados da data do falecimento;

III - transferência da permissão ao cônjuge ou filhos, mediante requerimento protocolado junto à SETTRANS, no prazo de até 120 (cento e vinte) dias, contados da aposentadoria por invalidez.

§ 1º A transferência ao sucessor somente será permitida caso o novo permissionário seja o condutor principal, podendo ser cadastrado condutor auxiliar, na forma desta Lei.

§ 2º Nas hipóteses elencadas nos incisos II e III, deste artigo, o novo permissionário ou o condutor auxiliar por ele indicado, deverá comprovar o preenchimento dos requisitos previstos nesta Lei.

§ 3º Em caso de falecimento do permissionário, até que se conclua o inventário dos bens, a permissão ficará a cargo do inventariante legalmente constituído.

§ 4º Nas hipóteses de transferência constantes nos incisos II e III, deste artigo, caso o novo permissionário não preencha os requisitos legais da permissão para se cadastrar como condutor principal, este deverá apresentar documentação que assim o qualifique, no prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias, e permanecerá como responsável pela permissão, devendo cadastrar condutores auxiliares, até o limite de 2 (dois), que comprovadamente preencham os requisitos desta Lei.

§ 5º Após a conferência da documentação pela SETTRANS e, constatado o preenchimento dos requisitos legais, será elaborado novo Termo de Permissão, constando a aquisição mediante transferência, seja por sucessão ou invalidez.

§ 6º O novo permissionário sub-roga-se nos direitos e obrigações do permissionário original, nos termos desta Lei.

§ 7º Não será autorizada a transferência administrativa da permissão, enquanto pender discussão judicial acerca de sua titularidade.

Art. 11 Para cada permissão outorgada será admitido apenas um único veículo de propriedade do permissionário, sendo admitido o arrendamento mercantil ou outras formas de financiamento.

Parágrafo único. A entrada, a retirada, a permuta, a substituição, bem como qualquer alteração realizada no veículo, deverá ser precedida de vistoria e prévia autorização do órgão gerenciador.

Art. 12 É facultado ao permissionário renunciar a permissão sem que essa renúncia possa constituir em seu favor ou em favor de terceiros, direito de qualquer natureza.

§ 1º A renúncia deverá ser comunicada formalmente à SETTRANS, após a quitação de tributos, multas e demais encargos relativos à prestação do serviço.

§ 2º Deferida a renúncia por parte do órgão gerenciador ela se tornará irretratável, retornando a permissão imediatamente ao

Poder Público permitente.

Art. 13 O Termo de Permissão poderá ser cancelado por ato unilateral do Poder Público permitente, em razão de justificado interesse público, sem prejuízo das demais sanções previstas nesta Lei e demais legislações pertinentes.

CAPÍTULO III
DO CADASTRO PÚBLICO DOS CONDUTORES

Art. 14 A SETTRANS manterá registros de todos os condutores permissionários e auxiliares do Sistema de Táxi.

Art. 15 Para se cadastrar, o permissionário deverá apresentar cópia xerográfica, da seguinte documentação:

I - Carteira de identidade;

II - CPF;

III - Carteira Nacional de Habilitação - CNH adequada, em uma das categorias B, C, D ou E, constando a expressão "exerce atividade remunerada", e dentro do prazo de validade;

IV - certidão negativa de antecedentes criminais;

V - atestado de antecedentes emitido pela Polícia Civil;

VI - duas fotos 3x4 recentes;

VII - contribuição sindical;

VIII - comprovante de inscrição no cadastro municipal de contribuinte como taxista;

IX - certidão Negativa de Débito com o Município;

X - certificado de propriedade do veículo-CRV;

XI - certificado de registro e licenciamento de veículo - CRLV vigente;

XII - atestado de aferição do taxímetro;

XIII - comprovante de quitação eleitoral;

XIV - título de eleitor;

XV - inscrição no INSS como autônomo;

XVI - comprovante de pagamento, atualizado, da contribuição para o INSS como autônomo;

XVII - atestado de sanidade física e mental expedido por médico do trabalho;

XVIII - apólice de seguro contra riscos para condutores, passageiros e terceiros, por danos físicos e materiais, dentro do prazo de validade, podendo o seguro ser efetivado de forma coletiva;

XIX - comprovante de endereço.

§ 1º Para fins de cadastro, o condutor auxiliar deverá apresentar cópia xerográfica da seguinte documentação:

I - Carteira de identidade;

II - CPF;

III - Carteira Nacional de Habilitação - CNH adequada, em uma das categorias B, C, D ou E, constando a expressão "exerce atividade remunerada", e dentro do prazo de validade;

IV - certidão negativa de antecedentes criminais;

V - atestado de antecedentes emitido pela Polícia Civil;

VI - duas fotos 3x4 recentes;

VII - contribuição sindical;

VIII - comprovante de inscrição no cadastro municipal de contribuinte como motorista;

IX - certidão Negativa de Débito com o Município;

X - comprovante de quitação eleitoral;

XI - título de eleitor;

XII - atestado de sanidade física e mental expedido por médico do trabalho;

XIII - comprovante de endereço;

XIV - inscrição no INSS como autônomo;

XV - comprovante de pagamento, atualizado, da contribuição para o INSS, como autônomo.

§ 2º O permissionário será responsável por todo e qualquer ato praticado por condutores auxiliares a seu serviço.

§ 3º Caberá ao condutor permissionário:

I - movimentar sua pasta, requerer, solicitar, retirar e assinar os documentos relativos ao seu cadastro pessoal e dos condutores auxiliares a seu serviço;

II - alterar, requerer, solicitar, retirar e assinar documentos referentes ao veículo vinculado à sua permissão;

III - solicitar o encaminhamento de vistoria do veículo, podendo tal atribuição ser delegada ao condutor auxiliar;

IV - manter atualizada sua documentação junto ao órgão gerenciador.

§ 4º O recadastramento do permissionário e dos condutores auxiliares deverá ser realizado anualmente, junto ao órgão gerenciador.

Art. 16 Compete ao permissionário a prestação direta do serviço por, no mínimo, 44 (quarenta e quatro) horas semanais, cabendo

ao condutor auxiliar, complementar e dar continuidade ao trabalho do condutor principal.

§ 1º É facultada a inclusão de até 2 (dois) condutores auxiliares, para cada veículo cadastrado no sistema, para melhor prestação dos serviços.

§ 2º Em caso de incapacidade temporária, o permissionário deverá apresentar atestado médico ao órgão gerenciador para cada período de afastamento, até que seja considerado apto para o retorno ao serviço.

§ 3º Durante a incapacidade temporária do permissionário o serviço será prestado pelo condutor auxiliar.

§ 4º Se da incapacidade do permissionário resultar a aposentadoria por invalidez, comprovada pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS fica autorizada a transferência da outorga na forma prevista no art. 10 desta Lei.

§ 5º Os dirigentes sindicais e das cooperativas que possuem obrigações assumidas na direção destas instituições, eleitos por seus pares, ficam desobrigados da obrigação constante do caput.

Art. 17 Nos pontos a prestação dos serviços de táxi deverá ser de, no mínimo, 12 (doze) horas.

Art. 18 Os condutores auxiliares poderão trabalhar para mais de um permissionário em mais de um ponto, mediante prévia anuência do órgão gerenciador.

Parágrafo único. Anualmente e à época da vistoria dos veículos, o condutor auxiliar deverá promover o seu recadastramento junto ao órgão gerenciador, sob pena de responsabilidade.

Art. 19 Os permissionários poderão organizar-se, juridicamente, para prestarem os serviços de radiotáxi, com prévia autorização do órgão gerenciador, nos termos do Capítulo X desta Lei.

CAPÍTULO IV
DAS TARIFAS TAXIMÉTRICAS

Art. 20 A fixação da tarifa taximétrica será feita por decreto do Poder Executivo e seu reajuste far-se-á de acordo com a necessidade em estabelecer o equilíbrio econômico do sistema.

Art. 21 O valor da tarifa a ser cobrada do usuário, pelo percurso efetuado, será aquele registrado no taxímetro ou tabela taximétrica autorizada pelo órgão gerenciador, ao término da utilização do serviço.

§ 1º Será obrigatória a disponibilização da tabela em local visível para o usuário, durante a prestação do serviço.

§ 2º A tabela taximétrica deverá ser substituída imediatamente após o reajuste da tarifa ou quando se encontrar avariada.

Art. 22 Para efeito de remuneração do serviço prestado, com base na tarifa decretada, o serviço de táxi fará uso de bandeiras taximétricas nas seguintes condições:

I - bandeira 1 (um): nos dias úteis, das 6:00 às 20:00 horas, nos limites do perímetro urbano;

II - bandeira 2 (dois):

a) nos dias úteis, das 20:00 às 6:00 horas;
b) aos sábados, a partir das 12:00 horas;
c) domingos e feriados nacionais e municipais, em qualquer horário.

§ 1º Na prestação do serviço de táxi, em casos especiais restritos a viagens intermunicipais, poderá ser combinada com o usuário, a tarifa a ser paga.

§ 2º No Município de Araguari será aplicada obrigatoriamente a tarifa prevista no taxímetro, salvo para prestação de serviço por prazo determinado, mediante contrato, situação em que poderá ser cobrada tarifa diferenciada com redução de até 10% (dez por cento).

Art. 23 O valor da UT - Unidade Taximétrica, equivale à quilometragem rodada.

Art. 24 Os veículos destinados ao serviço de táxi são obrigados ao uso do taxímetro, como meio de remuneração, segundo tarifa decretada.

§ 1º Compete ao Instituto Nacional de Pesos e Medidas executar, através de sua agência, a aferição e definição da utilização adequada do aparelho do taxímetro.

§ 2º A aferição do taxímetro pode ser exigida pelo órgão gerenciador, a qualquer momento, sendo obrigatória a sua apresentação no momento da vistoria.

Art. 25 As bandeiras taximétricas, observados o dia da semana e horário, somente poderão ser acionadas após o usuário estar devidamente acomodado no interior do veículo, sendo desativadas ao término da viagem.

Art. 26 A tabela de tarifa elaborada, confeccionada e distribuída pelo órgão gerenciador, conterá:

I - número do decreto que autorizou o reajuste tarifário e a data de entrada em vigor;

II - indicação que é proibido o uso de fotocópia;

III - informação sobre utilização de bandeira II;

IV - proibição da cobrança do transporte de equipamento de uso próprio de deficiente físico;

V - número de telefone para reclamações;

VI - tabela indicando a quantidade de UT - Unidade Taximétrica;

VII - carimbo e assinatura do órgão gerenciador.

CAPÍTULO V
DOS DEVERES E DIREITOS DOS CONDUTORES

Art. 27 São deveres do condutor permissionário e de seus condutores auxiliares:

I - fornecer à Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana, dados estatísticos e quaisquer outras informações que forem solicitadas para fins de controle e fiscalização;

II - atender às obrigações fiscais, tributárias e previdenciárias;

III - cumprir e fazer cumprir a presente Lei, bem como as demais normas legais pertinentes, observadas rigorosamente as especificações e características da exploração do serviço permitido;

IV - tratar com polidez e urbanidade os passageiros, prepostos, os outros permissionários, os agentes e fiscais da lei e o

público em geral;

V - participar de programas e cursos destinados aos profissionais de táxi, qualificando e aperfeiçoando a prestação do serviço;

VI - responsabilizar-se pelas despesas decorrentes do serviço, manutenção, encargos sociais e previdenciários, bem como aqueles decorrentes das despesas da compra e venda de equipamentos para garantir os níveis de segurança do serviço;

VII - manter atualizadas as informações relativas à sua pessoa;

VIII - manter o veículo em boas condições de tráfego, segurança, higiene e conservação, atendendo também os padrões de programação visual definidos pela SETTRANS;

IX - ter idoneidade e bons costumes;

X - cumprir, o condutor permissionário, a prestação direta do serviço, na forma do art. 16, desta Lei, cabendo ao condutor auxiliar complementar e dar continuidade ao trabalho do titular;

XI - atender, de imediato, às determinações das autoridades competentes, apresentando os documentos e ao serviço, quando solicitados;

XII - descaracterizar o veículo e submetê-lo à vistoria, quando da baixa do seu cadastramento no sistema, providenciando a comprovação de baixa na placa de categoria aluguel ou da transferência do veículo;

XIII - portar, quando em serviço, o Termo de Permissão, alvará de estacionamento, licenciamento anual em vigor do veículo, comprovante de aferição do taxímetro, Carteira Nacional de Habilitação e Cartão de Identificação, dentro do prazo de validade;

XIV - não concorrer com os demais serviços públicos;

XV - trajar-se adequadamente;

XVI - não deter autorização, permissão, ou concessão de caráter comercial, no Município de Araguari;

XVII - não estar cadastrado como titular ou auxiliar em qualquer outro serviço de transporte de caráter público;

XVIII - apresentar comprovante de quitação com o INSS como autônomo;

XIX - apresentar apólice de seguro contra riscos para condutores, passageiros e terceiros por danos físicos e materiais, dentro do prazo de validade;

XX - permitir e facilitar a SETTRANS o exercício de suas funções, inclusive o acesso ao veículo e locais onde o mesmo estiver;

XXI - renovar o alvará de estacionamento a época da vistoria ou quando houver troca de veículo;

XXII - cumprir fielmente a legislação do Código de Trânsito Brasileiro;

XXIII - estacionar somente no ponto em que for cadastrado, exceto nos casos de ponto livre a serem regulamentos após estudos do órgão de gerência.

Art. 28 São direitos dos permissionários e de seus auxiliares:

I - utilizar qualquer ponto de categoria livre criado pelo órgão de gerência;

II - solicitar junto à SETTRANS, certidões, declarações e demais documentos que possibilitem a comprovação da atividade de condutor autônomo de veículos de transporte individual de passageiros por táxi, bem como propiciar a obtenção de isenções, subsídios e descontos inerentes à profissão.

CAPÍTULO VI
DOS USUÁRIOS

Art. 29 São direitos dos usuários:

I - escolher o veículo ou a pessoa autorizada para realizar o seu transporte;

II - no caso de solicitação de chamada por telefone, ter o taxímetro ligado somente quando adentrar ao veículo;

III - ser tratado com polidez e urbanidade pelos prestadores de serviço e agentes públicos;

IV - sugerir mudanças para melhoria do sistema;

V - reclamar, junto ao órgão gerenciador sobre irregularidade na prestação de serviço.

CAPÍTULO VII
DOS VEÍCULOS

Art. 30 Os veículos para utilização no serviço de táxi deverão ter idade máxima de 7 (sete) anos, contados do ano de fabricação e ser dotados, obrigatoriamente, de:

I - equipamento luminoso com a inscrição "TÁXI", justaposto sobre o teto do veículo;

II - taxímetro devidamente lacrado pela autoridade competente;

III - selo de vistoria ou documento equivalente, outorgado pela SETTRANS, que demonstre a regularidade do veículo junto ao órgão gerenciador;

IV - tabela da tarifa taximétrica em vigor;

V - programação visual com plotagem de faixa lateral em toda extensão da carroceria em ambos os lados, número de inscrição da permissão, número do ponto; em se tratando de veículos adaptados e radiotáxi o símbolo e a logo desta, tudo em conformidade com o LayAut a ser estabelecidos pelo órgão gerenciador;

VI - dístico "É Proibido Fumar", fixado em local visível;

VII - quatro portas;

VIII - inscrição de contato telefônico da SETTRANS junto na tabela de tarifa taximétrica.

§ 1º Após a publicação desta Lei, os veículos com idade superior a 7 (sete) anos, contados do ano de fabricação, terão prazo de até 1 (um) ano para se adequarem a presente Lei.

§ 2º No caso de condutores portadores de deficiência física, serão aceitos veículos adaptados, em conformidade com a legislação vigente.

§ 3º Os veículos destinados ao transporte individual de passageiros por táxi deverão ser de cor prata ou branca, sendo admitidas outras cores até o momento da sua substituição no sistema, respeitado os prazos desta Lei.

§ 4º Os referidos veículos deverão ser licenciados no Município de Araguari.

§ 5º A SETTRANS poderá, a qualquer tempo, exigir outros equipamentos que entender necessários à prestação do serviço de táxi.

Art. 31 A inclusão ou a substituição de veículos será processada obrigatoriamente por veículos que tenham no máximo 3 (três) anos de fabricação do ano vigente.

§ 1º A troca de veículo em operação no serviço de táxi, deve ser requerida pelo condutor permissionário, e somente será permitida após vistoria e aprovação do órgão gerenciador.

§ 2º O veículo deverá ser obrigatoriamente substituído até o dia 31 de dezembro do ano em que completar 7 (sete) anos de fabricação, conforme nota fiscal de compra ou ano de fabricação constante no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos - CRLV do veículo.

§ 3º Poderá o prazo constante no parágrafo anterior ser prorrogado por, no máximo, 1 (um) ano, mediante solicitação do permissionário, a critério do órgão gerenciador e mediante vistoria.

§ 4º A substituição de veículos deverá ser processada por veículos com idade igual ou inferior ao substituído, levando em consideração o estabelecido no caput deste artigo.

Art. 32 É permitido o uso de propaganda nos táxis de acordo com as normas estabelecidas em regulamento pelo órgão gerenciador.

Parágrafo único. É proibida a colocação de qualquer legenda, representação gráfica, foto ou inscrições nas partes internas ou externas do veículo, exceto nos casos em que houver autorização do órgão gerenciador.

Art. 33 Os condutores permissionários poderão requerer licença do serviço de táxi, por prazo determinado, nos seguintes casos:

I - furto do veículo: até 360 (trezentos e sessenta) dias;

II - acidente grave ou destruição total: até 180 (cento e oitenta) dias;

III - substituição regular do veículo e curso de reciclagem por motivo de pontuação da Carteira Nacional de Habilitação junto ao DETRAN: até 90 (noventa) dias;

IV - demais casos: até 30 (trinta) dias.

§ 1º Os prazos previstos nos incisos II, III e IV, deste artigo, poderão ser prorrogados por igual período a critério da SETTRANS.

§ 2º A não observação dos prazos dispostos neste artigo, implicará em multa no valor de 120 (cento e vinte) UFRA`s.

§ 3º Aplicada a multa prevista no parágrafo anterior, a SETTRANS fixará prazo para o condutor permissionário apresentar a documentação do veículo, nos termos desta Lei.

§ 4º A omissão por parte do condutor permissionário em apresentar a documentação do veículo, no prazo determinado pela SETTRANS, ensejará na revogação do Termo de Permissão.

CAPÍTULO VIII

DOS DOCUMENTOS

Art. 34 São de porte obrigatório, durante a prestação do serviço de transporte individual de passageiros por táxi no Município de Araguari:

I - selo de vistoria ou documento equivalente, destinado a representar a regularidade dos veículos destinados à execução do serviço em táxi, sendo a elaboração, confecção e distribuição de competência exclusiva da SETTRANS;

II - cartão de identificação ou documento equivalente com foto, destinado a conferir regularidade ao condutor de veículo de táxi;

III - alvará de estacionamento ou documento equivalente, destinado a permitir o estacionamento do veículo no ponto ao qual está alocado;

IV - tabela de tarifa taximétrica;

V - decreto de fixação de tarifa taximétrica.

§ 1º Os documentos de que trata este artigo serão liberados aos condutores permissionários que estiverem regularizados perante o órgão gerenciador.

§ 2º O cartão de identificação será concedido com validade de um ano.

§ 3º A validade do cartão de identificação poderá ser inferior a um ano, coincidindo neste caso, com a validade do exame médico constante da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 4º No cartão de identificação do permissionário, constará, além de dados pessoais, o número da placa do veículo para o qual estará o condutor habilitado a conduzir, o número da permissão outorgada e de seu ponto de estacionamento.

§ 5º No cartão de identificação do condutor auxiliar deverá constar, pelo menos, a permissão principal a qual está vinculado, além de dados pessoais.

§ 6º O alvará de estacionamento:

I - destina-se a possibilitar o funcionamento do serviço;

II - terá prazo de validade anual, devendo seu vencimento ser compatível com a data de realização das vistorias anuais obrigatórias;

III - é documento de porte obrigatório outorgado pelo órgão gerenciador;

IV - deverá ser renovado anualmente, ou quando houver troca de veículo;

V - somente será expedido para os veículos aprovados em vistoria.

CAPÍTULO IX

DOS PONTOS DE ESTACIONAMENTO

Art. 35 Os pontos de estacionamento e a quantidade de veículos permitidos em cada ponto serão estabelecidos pelo Município de

Araguari, mediante decreto, tendo em vista o interesse público.

Art. 36 Os pontos de estacionamento são divididos em duas categorias:

I - privativos: aqueles que só podem ser ocupados pelos veículos do serviço de táxi, conforme previamente definido no Termo de Permissão;

II - livres: podem ser ocupados por qualquer veículo de táxi, obedecendo ao limite máximo estabelecido para cada ponto.

Art. 37 Os pontos de estacionamento poderão, a qualquer tempo e a critério do Município, ser extintos, remanejados, ter alterada sua categoria, bem como ter reduzidos ou ampliados os limites de veículos neles permitidos.

Art. 38 A cessão, a permuta ou remanejamento de pontos de estacionamento, processados à revelia do órgão gerenciador, serão considerados sem efeito, importando em sanções aos infratores, sem prejuízo das demais cominações legais.

Art. 39 Os pontos de estacionamento de táxi serão identificados por placas de sinalização contendo o número do ponto e a quantidade de vagas.

Art. 40 O profissional do táxi deverá embarcar passageiros no ponto de estacionamento referente à sua permissão, exceto nos casos de atendimento mediante chamada à distância e nos pontos livres.

Art. 41 O órgão gerenciador poderá implantar pontos de táxi de estacionamento livre provisoriamente para atender a necessidades ocasionais, fixando sua duração e demais características.

Art. 42 A escolha entre os condutores permissionários, quando da ampliação do número de vagas, remanejamento de um ou mais permissionários e de localização e criação de novos pontos, sem implicar em aumento do número de permissões, proceder-se-á por meio de processo seletivo interno do serviço de táxi.

§ 1º Entende-se por remanejamento de ponto de estacionamento a adequação de locais, visando ao melhor atendimento da demanda.

§ 2º O remanejamento de permissionários sempre visará ao melhor atendimento e não implicará, obrigatoriamente, no remanejamento de ponto de estacionamento.

§ 3º O processo seletivo interno será disciplinado mediante portaria.

§ 4º No caso de empate, dar-se-á preferência aos condutores permissionários que comprovadamente estejam designados em pontos de baixa demanda, aos mais antigos.

§ 5º O permissionário remanejado para outra localidade mediante a seleção a que concorreu, perderá o direito à vaga anterior.

CAPÍTULO X
DO SERVIÇO DE RADIOTÁXI

Art. 43 O sistema de radiotáxi consiste na adaptação, em cada veículo de um aparelho de rádio transmissor e receptor, o qual funcionará conjugado a uma estação central, que receberá por telefone as chamadas dos usuários, e as transmitirá pelo rádio aos veículos subordinados ao sistema, para atendimento, observando-se aquele que se encontrar mais próximo do local chamado.

Art. 44 Entende-se por serviço de táxi acessível aquele prestado por veículos dotados de equipamento próprio para o transporte de usuários com deficiência ou mobilidade reduzida, cuja locomoção, por meio de veículos comuns, lhes cause desconforto.

Art. 45 O órgão gerenciador emitirá normas relativas ao transporte de táxi acessível mediante decreto.

Art. 46 O serviço de radiotáxi dependerá de prévia autorização do órgão gerenciador, após análise da seguinte documentação:

I - estatuto ou contrato social e posteriores alterações;

II - autorização do órgão competente para funcionamento do sistema de rádio comunicação;

III - alvará de funcionamento;

IV - comprovante de localização;

V - CNPJ;

VI - certidão negativa do cartório de protesto relativa a cooperativa ou empresa;

VII - certidão negativa de débitos com o Município;

VIII - certidão negativa para o FGTS, relativa aos funcionários;

IX - certidão negativa com o INSS;

X - certidão negativa de débitos com a fazenda federal;

XI - certidão negativa de débito com a fazenda estadual;

XII - relação dos permissionários que integram a cooperativa ou empresa;

XIII - regulamento interno próprio, com visto de anuência da SETTRANS.

Parágrafo único. A pessoa jurídica prestadora do serviço de radiotáxi deve ser composta por permissionários do serviço de transporte individual de passageiros de veículos de aluguel, na modalidade táxi, na forma desta Lei.

Art. 47 Somente depois de cumpridas as exigências do artigo anterior, o serviço de radiotáxi poderá entrar em operação, devendo ainda, no desenvolvimento desse serviço auxiliar, observar as exigências do órgão responsável pelo serviço de rádio comunicação e submeter-se à fiscalização do órgão gerenciador.

§ 1º A estação de rádio não poderá operar com veículos licenciados em outro Município.

§ 2º Todos os sócios da pessoa jurídica citada neste artigo deverão ser condutores permissionários do serviço de táxi.

Art. 48 O poder permitente poderá revalidar a autorização para o funcionamento de radiotáxi anualmente, e somente será fornecida se não existirem débitos ou outras irregularidades para com o Município de Araguari.

Art. 49 O custo do serviço auxiliar de radiotáxinão incidirá no cálculo das tarifas, nem poderá, sob qualquer pretexto, ser cobrado dos usuários dos serviços.

Art. 50 As cooperativas ou empresas que exploram o serviço auxiliar de radiotáxi deverão enviar trimestralmente ao órgão gerenciador o número e as características dos veículos sob seu controle, bem como as ocorrências relevantes no funcionamento dos serviços, ficando, ainda, obrigados a prestarem outras informações que lhes forem solicitadas.

Art. 51 As cooperativas ou empresas de radiotáxi são obrigadas a:

I - manter atualizada a contabilidade e o sistema de controle operacional da frota, exibindo-os sempre que solicitadas à fiscalização municipal;

II - possuir autorização do órgão competente para realizar o serviço de rádio comunicação;

III - dispor de sede ou escritório no Município de Araguari em prédio adequado a prestação de serviço;

IV - apresentar junto a SETTRANS qualquer alteração do estatuto ou do contrato, bem como quanto aos permissionários integrantes, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados da data da alteração;

V - estar com a documentação atualizada junto ao órgão gerenciador;

VI - não obstar aos agentes da SETTRANS, a fiscalização da empresa/cooperativa de radiotáxi;

VII - tratar com urbanidade os clientes, os agentes de fiscalização da SETTRANS e ao público em geral;

VIII - instalar rádio somente nos veículos táxi autorizados a explorar este serviço.

Art. 52 No caso de renúncia da prestação de serviços de radiotáxi, a cooperativa ou empresa deverá solicitar, por escrito, o cancelamento da autorização à SETTRANS, no prazo de até 20 (vinte) dias após o encerramento das atividades.

Art. 53 O cancelamento da autorização da cooperativa ou empresa proceder-se-á mediante processo administrativo, garantido o contraditório e a ampla defesa, quando a cooperativa ou empresa:

I - deixar de cumprir qualquer de suas obrigações previstas nesta Lei;

II - demonstrar inaptidão para continuar o serviço;

III - deixar de renovar a autorização.

Art. 54 A SETTRANS deverá em caso de requerimento de renúncia formulado pela cooperativa ou empresa de radiotáxi ou cancelamento da autorização, promover vistoria nos veículos da frota para fins de verificação da retirada dos equipamentos de rádio comunicação.

CAPÍTULO XI
DA FISCALIZAÇÃO

Art. 55 A fiscalização dos serviços de táxi será exercida pelos fiscais de transportes da SETTRANS.

Art. 56 Os agentes da fiscalização poderão determinar as providências que julgarem necessárias à regularidade da execução dos serviços.

Art. 57 Da atividade fiscalizadora poderão resultar termos próprios lavrados em duas vias, em formulários denominados Autos de Infração, Termo de Advertência ou Termo de Apreensão, conforme o caso.

CAPÍTULO XII
DAS PENALIDADES

Art. 58 A inobservância das obrigações estatuídas nesta Lei, e nos eventuais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, sem prejuízo das demais, previstas em legislação pertinente:

I - advertência por escrito;

II - suspensão de 15 (quinze) ou 30 (trinta) dias do alvará de licença para estacionamento ou do cartão de identificação mediante instauração de processo administrativo;

III - cancelamento da permissão do condutor permissionário ou cartão de identificação, no caso de condutor auxiliar;

IV - cancelamento da autorização concedida às radiotáxis;

V - cassação da permissão.

Art. 59 Ao permissionário ou condutor auxiliar que tiver revogada sua permissão e/ou cartão de identificação, respectivamente, é proibida sua inscrição em futuras licitações e cadastros pelo período de 5 (cinco) anos.

§ 1º A cassação das permissões e dos cartões de identificação será obrigatoriamente precedida do respectivo processo administrativo.

§ 2º Para a condução dos processos administrativos será nomeada, por portaria, uma comissão composta por 3 (três) membros e respectivos suplentes, todos servidores efetivos do quadro de pessoal do Município de Araguari.

Art. 60 São causas de extinção das permissões do serviço de táxi:

I - advento do termo contratual estabelecido em edital licitatório;

II - renúncia;

III - revogação;

IV - anulação;

V - caducidade;

VI - cassação;

VII - falecimento do permissionário, sem a transferência nos termos desta Lei;

VIII - invalidez permanente do permissionário, sem a transferência nos termos desta Lei.

§ 1º A caducidade será declarada quando comprovada a inexecução total ou parcial da permissão, a critério do poder permitente, facultando-se, alternativamente, a aplicação das sanções, respeitadas as disposições da legislação federal aplicável e as decorrentes da presente Lei.

§ 2º Extinta a permissão esta retornará ao poder permitente que, a seu critério, poderá delegá-la a terceiros, mediante licitação.

CAPÍTULO XIII

DA VISTORIA

Art. 61 Os veículos alocados no serviço de táxi deverão ser vistoriados anualmente, ou quando houver permuta, remanejamento, transferência, para ingresso no serviço ou ainda, após acidente que comprometa a segurança dos usuários.

§ 1º A vistoria do veículo será realizada pelo órgão gerenciador, de acordo com normas e data por ele estabelecidas.

§ 2º Na hipótese de acidentes que comprometam a segurança dos usuários, após reparadas as avarias e antes de colocar o veículo novamente em operação, o permissionário deverá submetê-lo à vistoria, como condição imprescindível para a sua liberação.

§ 3º Caso não realizada a vistoria no prazo previsto, por omissão do permissionário, o veículo será apreendido, sem prejuízo de demais sanções.

§ 4º A restituição do veículo apreendido se fará após pagamento de multa, taxas e despesas decorrentes da apreensão, regularização da documentação do veículo, permissionário, condutores auxiliares, vistoria e pendências que porventura possam ser detectadas.

Art. 62 A vistoria será realizada pelo órgão gerenciador, através de agentes próprios, ou por terceiros por ele designados, sendo observados requisitos de segurança, conservação, limpeza, higiene, documentação, conforto, programação visual, equipamentos e características do veiculo além de outros itens que se fizerem necessários para melhor atender ao serviço de táxi.

Art. 63 Somente serão vistoriados os veículos que estiverem com a documentação atualizada, inclusive a documentação dos permissionários e auxiliares, quando houver.

CAPÍTULO XIV
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 64 A existência de débitos junto ao Município de Araguari impede a tramitação de quaisquer requerimentos.

Art. 65 A SETTRANS poderá baixar normas de natureza complementar à presente Lei.

Art. 66 A utilização de veículos em teste ou pesquisas de novas tecnologias, materiais e equipamentos, só será admitida mediante prévia autorização do órgão gerenciador.

Art. 67 Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, de forma específica as Leis de nº **1.841**, de 16 de outubro de 1978, de nº **2.734**, de 23 de dezembro de 1991, de nº **5.421**, de 8 de setembro de 2014, de nº **5.494**, de 26 de fevereiro de 2015, os Decretos de nº **4**, de 31 de março de 1969, de nº **8**, de 2 de julho de 1969, e as Portarias de nº **1**, de 30 de janeiro de 1973, de nº **10**, de 15 de setembro de 1982, e de nº **2**, de 21 de março de 1989.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI, Estado de Minas Gerais, em 8 de setembro de 2016.

Raul José de Belém
Prefeito

Divonei Gonçalves dos Santos
Secretário de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana

Nota: Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial.

Data de Inserção no Sistema LeisMunicipais: 14/11/2017

Timbre

Procuradoria-Geral de Justiça

COORDENADORIA DE CONTROLE DA CONSTITUCIONALIDADE

Ofício nº 690/2022-CCConst-PGJ

Belo Horizonte - MG, 29 de agosto de 2022

Assunto: Procedimento Administrativo n.º MPMG-0024.22.013932-3/Processo SEI nº 19.16.2122.0106436/2022-21

Exmo.(a) Senhor(a) Prefeito,

Com os cumprimentos da Procuradoria-Geral de Justiça, registra-se a instauração, nesta Coordenadoria de Controle de Constitucionalidade, do Procedimento Administrativo em epígrafe, para análise de representação recebida (cuja cópia segue anexa) em face da Lei n° 5.792/2016, do município de Araguari.

Visando instruir o presente expediente, com fundamento no art. 26, inciso I, alínea "b", da Lei Federal nº 8.625/93, faculta-se, no prazo de 30 (trinta) dias, a manifestação de Vossa Excelência sobre a constitucionalidade do(s) ato (s) normativo (s) alvo de exame neste procedimento.

IMPORTANTE: considerando a necessidade de agilizar a tramitação de documentos, solicita-se seja priorizado o envio de documentos e respostas a esta Coordenadoria de Controle da Constitucionalidade por meio do Sistema Eletrônico de Informações - SEI, mediante prévio cadastro como usuário externo, através de acesso ao Portal público do MPMG, no ícone do Sistema Eletrônico de Informações - SEI, opção usuário externo. Para informações complementares, consulte Manual do SEI no Portal, ou contate o SEI Suporte: seisuporte@mpmg.mp.br, (31) 3330-8458.

Atenciosamente,

Marcos Pereira Anjo Coutinho

Promotor de Justiça

Assessor Especial do Procurador-Geral de Justiça Junto à

Coordenadoria de Controle da Constitucionalidade

Excelentíssimo (a) Senhor (a)

Prefeito Municipal

logotipo Documento assinado eletronicamente por **MARCOS PEREIRA ANJO COUTINHO, ASSESSOR ESPECIAL (MEMBROS)**, em 29/08/2022, às 18:27, conforme art. 22, da Resolução PGJ n. 27, de 17 de dezembro de 2018.

QRCode Assinatura A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://www.mpmg.mp.br/sei/processos/verifica, informando o código verificador **3631796** e o código CRC **BB2D02DF**.

Rua Dias Adorno, 367 - 9º andar . Santo Agostinho . Belo Horizonte/MG . CEP: 30190-100

Telefone: (31) 3330-8323 . E-mail: ccconst@mpmg.mp.br . **www.mpmg.mp.br**

Timbre

COORDENADORIA DE CONTROLE DE CONSTITUCIONALIDADE - SECRETARIA - CCONST-SEC

PORTARIA N.º MPMG-0024.22.013932-3

REPRESENTADO(S): MUNICÍPIO DE ARAGUARI

REPRESENTANTE(S): OUVIDORIA

OBJETO: LEI N° 5.792/2016

PALAVRA(S)-CHAVE: OUTROS

DESCRIÇÃO DOS FATOS: A Lei n° 5.792/2016 "Disciplina o serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel na modalidade táxi, no Município de Araguari, dando outras providências".

O Procurador-Geral de Justiça do Estado de Minas Gerais, por meio da Coordenadoria de Controle da Constitucionalidade, no uso de suas atribuições legais, com fundamento no art. 129, inciso III, da Constituição da República de 1988, no artigo 26, inciso I, da Lei Federal n.º 8.625/93 e nos artigos 66, incisos I e II, 67, inciso I, 74, inciso VIII, da Lei Complementar n.º 34/94 e art. 2º, V da Resolução PGJ nº 77, de 16 de setembro de 2005, instaura o presente Procedimento Administrativo para verificação dos pressupostos e condições, formais e materiais, que legitimam o *Parquet* à propositura de Ação Direta de Inconstitucionalidade caso a questão não seja resolvida extrajudicialmente.

Requisite-se, com fundamento no art. 26, inciso I, alínea "b", da Lei nº 8.625/93, no prazo de 30 dias, cópia do (s) ato(s) normativo(s) questionado(s) e da certidão de vigência.

Faculte-se aos órgãos ou às autoridades das quais emanou a lei ou o ato normativo impugnado, no mesmo prazo, a apresentação de respostas sobre o questionamento constitucional objeto deste procedimento.

Registre e autue esta portaria, publicando seu extrato no Diário Oficial Eletrônico do Ministério Público de Minas Gerais - DOMP/MG, bem como se comunicando diretamente ao representante a respectiva instauração. Cumpra-se.

Belo Horizonte - MG, 24 de agosto de 2022

Marcos Pereira Anjo Coutinho

Promotor de Justiça

Assessor Especial do Procurador-Geral de Justiça Junto à

Coordenadoria de Controle da Constitucionalidade

logotipo Documento assinado eletronicamente por **MARCOS PEREIRA ANJO COUTINHO, ASSESSOR ESPECIAL (MEMBROS)**, em 24/08/2022, às 17:53, conforme art. 22, da Resolução PGJ n. 27, de 17 de dezembro de 2018.

QRCode Assinatura A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://www.mpmg.mp.br/sei/processos/verifica, informando o código verificador **3610931** e o código CRC **6DE696E5**.

Processo SEI: 19.16.2122.0106436/2022-21 / Documento SEI: 3610931 Gerado por: PGJMG/PGJAJ/CCONST/CCONST-SEC

RUA DIAS ADORNO, 367 6º ANDAR - Bairro SANTO AGOSTINHO - Belo Horizonte/ MG

CEP 30190100 - www.mpmg.mp.br

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

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 motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;~~

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. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 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. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 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;

V ~~III - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e~~

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

~~IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.~~

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 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).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

II - 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); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018) (Regulamento)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013) (Vide ADIN 5337)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013) (Vide ADIN 5337)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013) (Vide ADIN 5337)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013) (Vide ADIN 5337)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 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: (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 :

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 ;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

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.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

~~III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;~~

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

~~§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.~~

~~§ 1º Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.~~ (Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019)

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.~~
~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~ Vigência encerrada

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016) (Revogado pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 3º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.000,00, de 2020)

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.~~
~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~ Vigência encerrada

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)~~

~~§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2021. (Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

~~§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º , os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei. (Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~ Vigência encerrada

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

~~§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o **caput.** (Incluído pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

§ 6º (VETADO). (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

~~§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do disposto no § 4º, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. (Incluído pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

~~§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados.~~ (~~Incluído pela Medida Provisória nº 906, de 2019~~)

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF
Nelson Henrique Barbosa Filho
Paulo Sérgio Oliveira Passos
Paulo Roberto dos Santos Pinto
Eva Maria Cella Dal Chiavon
Cezar Santos Alvarez
Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

*