



*Ofício Nº 23/2025 - GAB PREF*

Pouso Alegre, 05 de março de 2025.

**À Câmara Municipal de Pouso Alegre**  
**Exmo. Sr. Vereador Edson Donizeti Ramos de Oliveira**  
Av. São Francisco, 320, Primavera, Pouso Alegre.

*Assunto: Informações detalhadas sobre a situação de todos os pontos de táxi e dos motoristas que possuem alvará concedido pela Prefeitura Municipal de Pouso Alegre.*  
*Ref.: Requerimento nº18/2025.*

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, em atenção à solicitação de informações detalhadas sobre a situação de todos os pontos de táxi e dos motoristas que possuem alvará concedido pela Prefeitura Municipal de Pouso Alegre, referente ao Requerimento nº 18/2025, encaminho anexo, o Ofício nº 17/2025 – SMTT com os devidos esclarecimentos.

Sem mais para o momento, aproveito a oportunidade para renovar meus protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

  
Oterson Luís Nocelli  
Chefe de Gabinete

RECEBIDO 06/03/2025 14:49:12



**Ofício nº 17/2025-SMTT**

Pouso Alegre, 27 de fevereiro de 2025.

A Vossa Senhoria  
**Sr. Odair Quincote**  
Vereador Municipal  
Câmara Municipal de Vereadores de Pouso Alegre-MG

**Assunto:** Informações detalhadas sobre a situação de todos os pontos de táxi e motoristas que possuem alvará da Prefeitura - *Requerimento nº 18/2025*

**Ref.:** *Decreto Municipal nº 375/1970*  
*Lei Federal nº 12.587/2012;*  
*Lei Federal nº 12.468/2011.*

Senhor Vereador,

Em atenção ao requerimento em que Vossa Senhoria solicita informações detalhadas a respeito da situação dos pontos de táxis e motoristas cadastrados no Município, tem-se a apresentar as seguintes considerações:

A atividade dos taxistas é regulamentada pela Lei Municipal nº 3.220, de 2017, que estabelece normas para a prestação dos serviços de transporte individual de passageiros no município. A legislação visa assegurar que o serviço de táxi seja prestado de forma ordenada, com qualidade, segurança e transparência.

Para operar como taxista em Pouso Alegre, é necessário que o motorista esteja cadastrado e com a licença de operação regularizada, emitida pela Prefeitura. Essa licença é um instrumento que garante que o taxista cumpra com os requisitos legais e técnicos necessários para oferecer o serviço.

Os serviços de táxi em Pouso Alegre são essenciais para a mobilidade urbana, para a inclusão social e para a economia da cidade. A legislação municipal tem um papel fundamental na organização e regulamentação desses serviços, garantindo a qualidade, segurança e confiabilidade do transporte. Com a manutenção dessa regulamentação e a adaptação às novas realidades do transporte urbano, os taxistas continuarão a desempenhar um papel fundamental na vida dos cidadãos de Pouso Alegre e seus visitantes.

Assim respondendo apresentamos as seguintes informações:

**1. Qual a lista atualizada de todas as concessões de táxi, especificando quais estão ativas e inativas?**





TAXISTAS	INSCRIÇÃO MUNICIPAL	SITUAÇÃO
ADAILTON JOSÉ DE OLIVEIRA	75038	Ativo
ADEMIR DOMINGUES PEREIRA	84686	Ativo
ADRIANO RODRIGUES	77974	Ativo
ALESSANDRO LUIZ DOS SANTOS	73337	Ativo
ALEXANDRE VITOR DE ANDRADE	75254	Ativo
ALLYSON GABRIEL SIMÕES BARRETO	100295	Ativo
AMADEU DE OLIVEIRA BARBOSA	4592	Ativo
AMAURI FERMINO BARROSO	74781	Inativo, aguardando regularização
ANA PAULA MORAES	75646	Ativo
ANAUAC RIBEIRO DE SOUZA	76401	Inativo, aguardando regularização
ANDERSON MAGNO FERNANDES DO PRADO	73234	Ativo
ANDRE LUIZ ALVARENGA	82183	Ativo
ANTÔNIO DA COSTA REIS	7010	Inativo, aguardando regularização
ANTÔNIO FRAGA DE OLIVEIRA	13105	Ativo
ANTÔNIO JOÃO BATISTA	74490	Inativo, aguardando regularização
ANTÔNIO MORETTO	7013	Ativo
ANTÔNIO PEREIRA DOS SANTOS	73441	Ativo
ANTÔNIO RAIMUNDO DOS REIS	75211	Ativo
ANTÔNIO RAIMUNDO FARIA	7014	Inativo, aguardando regularização
ANTÔNIO RODRIGUES ALVAREZ	75421	Ativo
AUGUSTO GODOI BALBINO	7015	Inativo, aguardando regularização
BENEDITO DE SOUZA	7016	Ativo
BENEDITO JESUS PEREIRA	77375	Ativo
BENEDITO MARTINS TENÓRIO	7379	Ativo
BENEDITO PAULO PEREIRA	1269	Ativo
CARLOS EDUARDO COELHO DE SOUZA	93388	Ativo
CARLOS GONÇALVES DA SILVA	73693	Inativo, aguardando regularização
CARLOS HENRIQUE LEOPOLDINO	7017	Ativo
CARLOS HENRIQUE SANTOS	75624	Ativo
CARLUCIO DE SOUZA MACIEL	73637	Ativo
CIODARO SALLES NOGUEIRA	4648	Inativo, aguardando regularização
CYNTHIA REGINA F.SOUZA COELHO DOS SANTOS	75335	Inativo, aguardando regularização
DIONE APARECIDA ROSA	89260	Ativa
EDEVALDO JOSÉ DA MOTA	98756	Ativo
ELIAS BARBOSA SEABRA	100854	Ativo
EUNICE TEIXEIRA MARTINS	84169	Ativo
EURIVES ALEXANDRE DO NASCIMENTO	75797	Ativo
EXPEDITO BENTO DOS SANTOS	7020	Inativo, aguardando regularização
FABIANO ALVARENGA	72948	Ativo
FABRICIO CARLOS PEREIRA COSTA	82231	Ativo
FERNANDO ANTONIO DE ALVARENGA	75049	Ativo
FLÁVIO FERNANDES DE MORAIS	92394	Ativo





FLAVIO LUIZ DA SILVA		Ativo
FLORI BATISTA DE ARRUDA	5276	Ativo
GERALDO DONIZETE MARIANO	82076	Ativo
GERALDO ISMAEL PEREIRA DA SILVA	82369	Ativo
GERVÁSIO MELO CASTRO	74276	Inativo, aguardando regularização
GILSON MARIANO DE SOUZA	4918	Ativo
HIDAEEL FERREIRA	82075	Ativo
ILDEU AMARO	4800	Inativo, aguardando regularização
IZABEL MONTEIRO DE FREITAS	88818	Ativa
JESUS GOMES DE CARVALHO	7022	Ativo
JOÃO BAPTISTA MARTINS	3645	Ativo
JOÃO BATISTA DE OLIVEIRA	7172	Ativo
JOÃO ROBERTO DE CARVALHO	7119	Ativo
JOEL LUIZ DA SILVA	7295	Ativo
JORGE HENRIQUE PEREIRA	75320	Ativo
JOSAFÁ FRANCISCO VIEIRA	74154	Ativo
JOSÉ AILTON LEMES	13605	Ativo
JOSÉ ANTÔNIO DE SOUSA	7065	Ativo
JOSÉ DONIZETE DE PAULA	7026	Ativo
JOSÉ MARCELO NEVES PINTO	75371	Ativo
JOSÉ OSCAR DA SILVA	11784	Ativo
JOSÉ OSVALDO DE OLIVEIRA	7027	Ativo
JOSÉ ROBERTO DOS SANTOS	13286	Ativo
JOSÉ SILVIO CARLOS	73693	Ativo
JOSÉ VICENTE PEREIRA	71171	Ativo
JOZINALDO SANTOS DA SILVA	100287	Ativo
JUAREZ PINTO	7028	Ativo
LAUANA GABRIELA DE ANDRADE	88760	Ativa
JULIANA DE SOUZA REZENDE	72481	Ativo
LAURO FERNANDO FERREIRA DA ENCARNAÇÃO	82152	Ativo
LECIR GABRIEL DA SILVA	12334	Ativo
LOURIVAL JOSÉ DE CARVALHO	7029	Ativo
LUIZ JORGE DE OLIVEIRA	7031	Ativo
LUIZ VALDO FERREIRA	7033	Ativo
LUZIA PEREIRA RISSO	73631	Inativo, aguardando regularização
MARCELO AUGUSTO DE MACEDO	93389	Ativo
MARCELO DE SOUZA CAMPOS	100870	Ativo
MARCIUS GERALDO GOMES	80914	Ativo
MARCIUS REZENDE SILVA	7051	Ativo
MARCO AURELIO NORONHA DE PAIVA	73352	Ativo
MARCOS RIBEIRO DOS REIS	82116	Ativo
MARIA AGUEDA DE SOUZA	72677	Inativo, aguardando regularização
MARIA CLEIDI PEREIRA BORGES	75452	Ativo
MARIO FERNANDES DO NASCIMENTO	7036	Ativo
MARIO LÚCIO DE FREITAS	5797	Ativo
MARIO ROSA DE FARIA	6930	Inativo, aguardando regularização

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 27/02/2025 15:05:03-03-03-03  
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSAR: <https://c.ipm.com.br/02407654540708>





MAYARA DAYANE REZENDE	84589	Ativa
MICHEL MARQUES DOS SANTOS	0082516	Ativo
MIRAMAR AVELINO DA NEVES	7278	Inativo, aguardando regularização
NELSON GUIDO PEREIRA	7037	Inativo, aguardando regularização
NOE MONTEIRO SILVERIO	7038	Ativo
PAULO AFONSO PEREIRA	13148	Ativo
PAULO ROBERTO PEREIRA	72665	Ativo
RAYMUNDO GONÇALO FRANCO	70013144	Ativo
REGINA APARECIDA TEIXEIRA SOUZA	75570	Ativo
RONALDO BARRETO SIMÕES	100293	Ativo
RUBENS FRANCISCO DE FARIA	13075	Ativo
SANDRO ANANIAS	73073	Inativo, aguardando regularização
SEBASTIÃO CARLOS RIBEIRO DE OLIVEIRA	7045	Ativo
SEBASTIÃO DE SOUZA	7044	Ativo
SEBASTIÃO DONIZETE DE OLIVEIRA	7043	Ativo
SEBASTIÃO PEREIRA XAVIER	7046	Inativo, aguardando regularização
SERGIO SILVEIRA DE ALMEIDA	7047	Ativo
TARCÍSIO DE OLIVEIRA	7058	Ativo
UBIRAJARA PINTO	73628	Ativo
VANDA BENEDITA DOS REIS ANDRADE	75463	Ativo
VANIL DA SILVA	7048	Ativo
VITOR PEDRO DE AZEVEDO	4067	Ativo
WILLIAN CLEISON DE CARVALHO	73337	Ativo
WILSON TADEU LOPES	73766	Ativo
ZILDA FARIA	7394	Inativo, aguardando regularização

## 2. Qual a data de emissão e validade de cada concessão?

O Alvará de Autorização outorgado a título precário é emitido, em caráter individual e personalíssimo, com prazo de validade de 12 (doze) meses, conforme legislação vigente municipal e federal.

## 3. Quais concessões foram herdadas ou transferidas, e quais são os nomes dos antigos e atuais concessionários?

Inicialmente, cumpre destacar que a regra é a obtenção de autorizações por meio de processo administrativo do Município, em consonância com legislação vigente municipal e federal. Situações extraordinárias são:

Em 2019, foi autorizada a transferência de titularidade por determinação judicial do Senhor OLAVO DE FREITAS SOBRINHO a IZABEL MONTEIRO DE FREITAS.

Em 2020, foi autorizada a transferência de titularidade do Senhor CIODARO SALLES NOGUEIRA, que exerceu a atividade de taxista, com Inscrição Municipal nº 0004648, sendo o último Alvará de Localização e Funcionamento registrado sob o nº 000112, com endereço (ponto/rodízio) no Terminal Rodoviário, Praça Senador José Bento e Rua Comendador José Garcia. Após o falecimento do taxista, seus herdeiros





formalizaram pedido de transferência em nome do Senhor FLÁVIO FERNANDES DE MORAIS, que cumpriu com todos os requisitos exigidos para transferência.

Em 2021, foi autorizada a transferência de titularidade da Senhora CYNTHIA REGINA FERREIRA DE SOUZA COELHO DOS SANTOS, com Inscrição Municipal nº 75335, titular do Alvará de Autorização nº 015/2020-SMTT, com endereço (ponto/rodízio) no Terminal Rodoviário, Praça Senador José Bento e Comendador José Garcia, para seu cônjuge CARLOS EDUARDO COELHO DOS SANTOS, que também já figurava na condição de motorista auxiliar e cumpriu os requisitos exigidos pelas normas aplicáveis.

Em 2021, foi autorizada a transferência de titularidade do Senhor GERVÁZIO MELO CASTRO, com Inscrição Municipal nº 74276 e titular de Alvará de Localização e Funcionamento, sendo o último registrado sob o nº 1851/2019, com endereço de ponto na Avenida Duque de Caxias, para o Senhor MARCELO AUGUSTO DE MACEDO, que figurava como seu motorista auxiliar na época.

#### **4. Quais foram os motivos e os procedimentos adotados para as transferências ou heranças das concessões de táxi?**

A motivação das transferências autorizadas à época se amoldava à previsão do art. 12-A, §1º, 2º§ e §3º da Lei Federal nº 12.857/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a saber:

Lei nº 12.587/2012 - Lei de Mobilidade Urbana

*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.*

*§ 1º. É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.*

*§ 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).*

*§ 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.*  
(Grifo nosso)





Vale ressaltar que apesar de ter havido essas transferências, o artigo 12-A, parágrafos 1º, 2º e 3º, da Lei 12.857/2012 foi declarado inconstitucionais pela ADI nº 5337/2021, conforme ementa:

**EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE.**

DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. ARTIGO 12-A, §§ 1º, 2º E 3º, DA LEI 12.587/2012. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. EXPLORAÇÃO DE SERVIÇOS DE TÁXI. POSSIBILIDADE DE TRANSFERÊNCIA DA OUTORGA A TERCEIROS E AOS SUCESSORES DO AUTORIZATÁRIO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL NÃO CONFIGURADA. VIOLAÇÃO DOS PRINCÍPIOS FEDERATIVO, REPUBLICANO, DA IMPESSOALIDADE E DA MORALIDADE ADMINISTRATIVA, DA PROPORCIONALIDADE E DA LIVRE INICIATIVA. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE CONHECIDA E JULGADO PROCEDENTE O PEDIDO.

**5. Qual a localização de todos os pontos de táxi oficiais do Município?**

Há 21 (vinte e um) pontos de táxis, sendo 10 (dez) sinalizados e distribuídos no perímetro urbano, com a finalidade de permitir a permanência dos táxis, facilitando a localização desses veículos pelos usuários do serviço, distribuídos nos seguintes locais:

Catedral/Terminal Rodoviário/Comendador\*  
Avenida Duque de Caxias (Santuário)  
Praça Garcia Coutinho (Em frente à Loja Cem)  
Avenida Doutor Lisboa (Em frente à Biblioteca Municipal)  
Avenida Vincente Simões (Em frente ao supermercado Alvorada)  
Av. Prefeito Tuany Toledo (Em frente ao Hotel Marques Plaza)  
Av. Alfredo Custódio Paula (Em frente à Faculdade de Medicina)  
Rua Salvador dos Santos Nora (Em frente ao hospital Renascentista)  
Shopping Serra Sul  
Avenida Doutor Carlos Blanco (Fórum)  
Avenida Belo Horizonte (Câmara Municipal)  
Rua Tenente José Jorge da Costa, Jatobá  
Avenida José Agripino Rios, Jardim Olímpico  
Rua dos Cravos, Jardim Yara  
Rua Professor Queiroz, Primavera  
Ipiranga Rod. Fernão Dias, BR 381, (Em frente ao Hotel Fernandão)  
Rua Rodolfo Teixeira, Jardim Frederico  
Rua Londres, Jardim Europa  
Avenida Doutor Nothel Teixeira





\*Nos pontos da Catedral/Terminal Rodoviário/Comendador José Garcia é adotado o **Sistema de Rodízio - Decreto Municipal nº 2455/2.001**.

Ainda, nos termos do art. 19, inciso XX, da Lei Orgânica, compete ao Município, estabelecer, distribuir e regulamentar os pontos de táxi e sua utilização, cuja distribuição deve ter em vista a disponibilidade dessa modalidade de transporte de passageiros, no contexto da mobilidade urbana, e o atendimento à utilidade pública característica desse serviço.

**6. Quantas vagas estão disponíveis em cada ponto de táxi e qual sua ocupação atual?**

PONTO	VAGAS
Catedral/Terminal Rodoviário/Comendador José Garcia*	40
Avenida Duque de Caxias (Em frente ao Santuário)	5
Praça Dr. Garcia Coutinho - Em frente a Loja Cem	11
Av. Vicente Simões (Em frente ao supermercado Alvorada)	5
Avenida Doutor Lisboa (Em frente a Biblioteca Municipal)	4
Av. Prefeito Tuany Toledo (Hotel Marques Plaza)	4
Av. Alfredo Custódio Paula (Faculdade Medicina)	2
Rua Salvador Santos Nora (Hospital Renascentista )	2
Shopping Serra Sul	9
Av. Dr. Carlos Blanco (Fórum)	1
Av. Belo Horizonte (Câmara Municipal)	1
Rua Professor Queiroz, Primavera	1
Rua Tenente José Jorge da Costa, 69, Jatobá	1
Av. José Agripino Rios - Jardim Olímpico (Poliesportivo )	1
Rua dos Cravos, Jardim Yara	1
Rua Tenente José Jorge da Costa, Jatobá	1
Ipiranga Rod. Fernão Dias, BR 381 (Hotel Fernandão)	1
Rua Londres, Jardim Europa	1
Avenida Dr. Nothel Teixeira	1

**7. Existem vagas em aberto ou há previsão para novas concessões de táxi? Se houver previsão, qual é o prazo estimado para sua abertura?**

Não há vagas em aberto e nem previsão de prazo estimado para novas autorizações. Contudo, a fim de organizar uma lista de espera, a Secretaria adota o critério de ordem cronológica de entrada dos pedidos, havendo atualmente 14 pessoas na lista de espera para obtenção da autorização.

**8. Qual a legislação municipal vigente que regulamenta o serviço de táxi no Município? Solicito o envio de uma cópia da mesma.**

Atualmente, são estas legislações que definem as regras para atividade de transporte individual remunerado de passageiros (táxi), que seguem em anexo:

- Lei Federal nº 12.587/2012;
- Lei Federal nº 12.468/2011;





- Decreto Municipal nº 375/1970 (vigente).

**9. Quais são os critérios utilizados para a concessão de novas permissões de táxi?**

Os critérios para a autorização de novas vagas para a atividade de táxi estão fundamentados na legislação vigente. É importante destacar que, desde 2013, o serviço de táxi deixou de ser classificado como serviço público, passando a ser considerado um serviço de utilidade pública prestado por particular. Dessa forma, não se trata mais de concessão ou permissão, mas sim de autorização expedida pela Administração Pública competente, em conformidade com o princípio constitucional da legalidade.

O interessado em atuar como taxista deve formalizar sua solicitação junto à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, apresentando a documentação exigida pelas normas aplicáveis. Para esse fim, a Secretaria disponibiliza um formulário contendo a relação completa dos documentos necessários para a obtenção da autorização.

**10. Quais os procedimentos de fiscalização adotados para garantir o cumprimento das normas pelos taxistas?**

A fiscalização é feita no local dos pontos destinados a atividade de táxi, com apoio dos Agentes de Trânsito e da PMMG, para garantir a segurança e a qualidade do serviço, com a finalidade de fazer cumprir as exigências legais referentes à atividade.

**11. Há registros de denúncias relacionadas ao serviço de táxi nos últimos cinco anos? Se sim, quais?**

Sim, há registros de denúncias de táxi, inclusive dos próprios taxistas que comparecem a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes.

As ocorrências de denúncias apresentadas são referentes a taxistas parados no ponto de táxi sem autorização ou em ponto divergente do cadastrado no Alvará, registros de reclamações e conflitos entre os taxistas.

**12. Quais medidas punitivas foram aplicadas e quais procedimentos de apuração foram adotados em relação às denúncias?**

As denúncias são devidamente apuradas e, após a conclusão da análise, é enviada uma notificação com Aviso de Recebimento (AR), estabelecendo um prazo para que o taxista compareça à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes a fim de regularizar sua situação.

Caso o notificado não compareça dentro do prazo estipulado, a fiscalização é realizada no respectivo ponto de táxi, onde os Agentes de Trânsito efetuam a autuação do taxista que não cumpriu a determinação da Autoridade de Trânsito.





**13. Existem outras informações que a administração municipal considera relevantes para o completo entendimento da situação do serviço de táxi em Pouso Alegre.**

Todas as informações relevantes para o entendimento e esclarecimento da situação de táxi no Município de Táxi já foram prestadas conforme solicitado por Vossa Senhoria.

Atenciosamente,



Assinado eletronicamente por:  
MARCIO ELI BARBOSA  
JUNIOR:\*\*\*914486\*\*  
\*\*\*.914.486-\*\*  
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE  
TRANSITO

**Marcio Eli Barbosa Júnior**

Secretário Municipal de Trânsito e Transportes



# Prefeitura Municipal de Pouso Alegre - MG

Decreto nº 375/1970  
de 30/12/1970



## Ementa

DISPÕE SOBRE A REGULARIZAÇÃO DO SERVIÇO DE AUTOMÓVEIS EM POUSO ALEGRE.

## Texto

O Prefeito Municipal de Pouso Alegre, Estado de Minas Gerais, no uso de suas atribuições legais e, CONSIDERANDO que de acordo com o disposto nos diversos itens do artigo 37, bem como o art. 86 e parágrafos do Decreto nº 62127 de 16 de Janeiro de 1968, que aprovou o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, alterado e ratificado posteriormente, pelo Decreto nº 62.926, de 28 de junho de 1968, compete à autoridade local regulamentar o serviço de automóveis de aluguel (táxi), limitar-lhes o número, conceder, autorizar ou permitir a exploração do serviço de transporte coletivo para linhas municipais; bem como nas cidades de menos de cem mil habitantes, fixar as tarifas por hora ou corrida, salvo se, a seu critério preferir a Prefeitura a adoção do taxímetro (§ 1º do art. 86 do Decreto 62.127);

CONSIDERANDO que, consoante os melhores preceitos administrativos, ao baixar esse conjunto de normas regulamentadoras, deve a autoridade levar em conta não só o interesse da população como, também, os custos da operação, manutenção, depreciação do veículo, remuneração, do trabalho profissional e justo lucro do capital investido, de molde a assegurar a estabilidade financeira do serviço e,

CONSIDERANDO ainda que, como salutar medida de política social na regulamentação desses serviços e análogos sujeitos a limitação, deve-se procurar amparar da melhor forma, os profissionais de classes legitimamente organizadas, assegurando-lhes prioridade, na concessão de vagas, e,

Atendendo a que, em época relativamente recente, foi autorizado e concedido, na cidade o serviço de transporte coletivo com diversas linhas, que permanece funcionando com normalidade;

Atendendo, a que o funcionamento regular de transporte coletivo, trazendo benefícios à população, não deixou de prejudicar o serviço de táxis, reduzindo o ganho dos carros de aluguel, já então legitimamente licenciados pela autoridade municipal em número de trinta (30) veículos, dirigidos, na quase totalidade por profissionais que eram proprietários dos táxis licenciados;

Atendendo que o número de táxis, "per capita", varia entre 1 (um) táxi para cada 800 a 1000 habitantes;

Atendendo a que o número de táxi, regularmente licenciados pelas autoridades municipais e distribuídos pelos três (3) pontos de estacionamento, não vêm atendendo satisfatoriamente ao público que exige que seja aumentado o seu número e o número de pontos de estacionamentos;

Atendendo, finalmente, não parecer conveniente, por enquanto estabelecer a exigência e uso do taxímetro, resolve regulamentar o serviço de automóveis de aluguel pela forma seguinte:

Art. 1º - Fica aumentado a partir de 1º de janeiro de 1971, o número de carros de aluguel de (30) trinta para (40) quarenta e distribuídos em seis (6) pontos de estacionamento, assim discriminados: quinze (15) na Praça Senador José Bento; dez (10) na Estação Rodoviária; quatro (4) na Avenida Duque de Caxias; três (3) no Hospital Regional Samuel Libânio; três (3) na Estação Ferroviária e cinco (5) na Praça Dr. Garcia Coutinho.

Parágrafo único - (Revogado pelo Decreto nº 2.375)

Art. 2º - Fica assegurado a autoridade municipal se houver necessidade, conveniência ou vantagem, o direito de alterar o local destinado a qualquer dos pontos de estacionamento.

Vide Decretos 2.375 e 2.455

Art. 3º - Nenhum proprietário de carro de aluguel poderá emplacar ou renovar o emplacamento de seu veículo sem o competente Alvará da Prefeitura.

Art. 4º - Não poderá ser licenciado mais de um veículo para a mesma pessoa.

Art. 5º - Na forma da legislação em vigor, os veículos, para serem licenciados em emplacamentos, ficam sujeitos a exame que lhes comprove as necessidades, condições técnicas bem como prova de pagamento dos tributos legalmente exigíveis.

Art. 6º - Os condutores de veículos de aluguel são obrigados, pelos serviços que prestarem, a cobrar de acordo com as Tabelas de Preços vigentes, aprovadas e publicadas pela Prefeitura, as quais deverão ser colocadas no lado direito do painel do veículo e mantida em caráter permanente em cada ponto de táxi. (Redação determinada pelo Decreto nº 2.134)

Parágrafo único - A infração a qualquer das disposições deste artigo acarretará ao proprietário do táxi a penalidade graduada pela seguinte forma: (Redação determinada pelo Decreto nº 2.134)

- multa correspondente 10 (dez) U.F.M. na primeira infração;
- cassação automática da licença dada em concessão para exploração do serviço, na segunda infração.

Art. 7º - Os condutores de veículos de aluguel deverão tratar os passageiros com respeito e urbanidade.

Art. 8º - A cobrança de preços fora da tabela bem como a inobservância dos preceitos contidos no artigo anterior, sujeitarão os infratores à admoestação e, quando comprovadamente reincidentes, à cassação da licença concedida.

Art. 9º - Só será permitida a transferência do alvará de licença para funcionamento de carro de aluguel, após, cada dois anos de exercício do primitivo titular, salvo no caso de morte ou incapacidade permanente deste.

§ 1º - O proprietário de carro de aluguel que transferi-lo, só obterá novo alvará de licença dois anos após a data da respectiva transferência ser houver vaga.

§ 2º - Aplicam-se as normas do parágrafo anterior aos que cederam suas licenças em 1970.

Art. 10 - A expedição de alvará de licença para veículos de aluguel de transporte de passageiros (táxi e transporte escolar), mediante concessão ou renovação, fica condicionada, além dos demais requisitos legais, à apresentação dos documentos abaixo relacionados, em nome do titular e/ou condutor do veículo: (Redação determinada pelo Decreto 2.350)

- prova de identidade, inclusive do CPF;
- alvará de folha corrida;
- atestado de bons antecedentes;
- atestado de sanidade física e mental;
- certidão negativa de tributos municipais;
- prova de pagamento das taxas e tributos municipais respectivos;
- certificado de conclusão de Curso de Aperfeiçoamento (PATX), expedido pela Unidade de Pouso Alegre do SEST/SENAT.

Parágrafo único - Para o preenchimento de vagas, terão prioridade os candidatos que tiverem:

- carro próprio;
- maior tempo de efetivo exercício de profissão;
- maior número de dependentes.

Art. 11 - Revogadas as disposições em contrário, este Decreto entrará em vigor em 1º de janeiro de 1971.

PREFEITURA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE, 30 DE DEZEMBRO DE 1970

ANTÔNIO DUARTE RIBEIRO

Prefeito Municipal

CEL. WASHINGTON TIBAGY RIBEIRO DE ALMEIDA

Assessor de Administração Geral

ITAMAR VIEIRA CAMARGO

Secretário

---

**Presidência da República**  
**Casa Civil**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

**LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.**

Mensagem de veto

( Vide Leis nº 6.094, de 1974)

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatório;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 9º Os profissionais taxistas poderão constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

Brasília, 26 de agosto de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF

*José Eduardo Cardozo*

*Guido Mantega*

*Garibaldi Alves Filho*

*Luís Inácio Lucena Adams*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 29.8.2011

Presidência da República  
Secretaria-Geral  
Subchefia para Assuntos Jurídicos

**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;

VIII - ~~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 intrasetoriais 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 ao 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, 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) (Vide Medida Provisória nº 1.179, de 2023)

~~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) (Vide Medida Provisória nº 1.179, de 2023)~~

I - até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; e (Redação dada pela Lei nº 14.748, de 2023)

~~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) (Vide Medida Provisória nº 1.179, de 2023)~~

II - até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. (Redação dada pela Lei nº 14.748, de 2023)

~~§ 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