

A VEDAÇÃO CONSTITUCIONAL DE ESTADOS E MUNICÍPIOS LEGISLAREM SOBRE TRANSPORTE: UM ESTUDO DE CASO DO MUNICÍPIO DE MACAÍBA/RN

Mário Henrenrique Guilherme da Silva¹
Cristina Araújo Ramalho²

RESUMO

Após a vedação constitucional de estados e municípios legislar sobre transporte, muitas problemáticas surgiram, afinal, são os municípios que mais enfrentam a realidade do transporte. Muitos municípios possuem um sistema de transporte organizado, com órgão de trânsito disposto a fiscalizar e aplicar sanções de transporte. Embora o transporte tenha predominância local, os estados e municípios não possuem legitimidade para legislar sobre transporte, cabendo a União tal missão. Por não existir tal abertura constitucional, estados e municípios se veem “engessados” por não conseguirem organizar e aplicar sanções mediante lei própria, em caráter suplementar. Como exemplo disso podemos citar o Município de Macaíba/RN. Com a tecnologia, surgiram as plataformas de transporte por aplicativo. Porém, não há previsão legal para que tais transportes operem em sua completude, tendo esses, agido na clandestinidade. A União não legisla de forma completa a matéria de transporte, sendo omissa na regulamentação dos “Moto Uber”. Em virtude disso, os “Moto Uber” quando parados em *blitzens* e verificado a sua irregularidade, estes são conduzidos às delegacias de polícia, onde é lavrado um TCO – Termo Circunstancial de Ocorrência, tornando a profissão marginalizada. Assim, esse estudo visa analisar essa problemática pelo ponto de vista político-social. Para isso será analisado as normas sobre o assunto e como os tribunais vem consolidando a jurisprudência nesse sentido. Dessa forma, se conclui que a vedação de estados e municípios legislarem sobre transporte não tem sido benéfica, e não contribui para melhor organizar o sistema de transporte local.

Palavras-chave: Vedaçāo Constitucional. Transporte. Trânsito. Transporte por Aplicativo.

ABSTRACT

After the constitutional prohibition of states and municipalities to legislate on transport, many problems arose, after all, it is the municipalities that most face the reality of transport. Many municipalities have an organized transport system, with a transit agency willing to monitor and apply transport sanctions. Although transport has local predominance, states and municipalities do not have the legitimacy to legislate on transport, with the Union having this mission. Because there is no such constitutional opening, states and municipalities find themselves “stuck” because they are unable to organize and apply sanctions through their own law, on a supplementary basis. As an example of this we can mention the Municipality of Macaíba/RN. With technology, app transportation platforms emerged. However, there is no legal provision for such transports to operate in their entirety, and they have acted clandestinely. The Union does not fully legislate transport matters, being silent on the regulation of “Moto

¹ Unifacex

Revista de Direito Unifacex. Natal -RN, V.13, n. 01, 2025. ISSN: 2179216-X. Paper avaliado pelo sistema OJS, recebido em 01 de dezembro de 2025; aprovado em 04 de dezembro de 2023.

² Unifacex

Uber". As a result, when the "Moto Uber" is stopped at checkpoints and their irregularity is verified, they are taken to the police stations, where a TCO – Circumstantial Occurrence Term – is drawn up, making the profession marginalized. Therefore, this study aims to analyze this problem from a political-social point of view. To this end, the rules on the subject will be analyzed and how the courts have been consolidating jurisprudence in this regard. Therefore, it is concluded that prohibiting states and municipalities from legislating on transport has not been beneficial, and does not contribute to better organizing the local transport system.

Keywords: Constitutional Prohibition. Transport. Transit. Transport by App.

INTRODUÇÃO

Para fins metodológicos, o presente trabalho pretende percorrer matérias do direito de forma interdisciplinar, buscando aspectos legais e jurisprudenciais do direito positivo pátrio. Também buscará o posicionamento de doutrinadores que abordam a temática dentro da ótica do direito. Desse cenário surge a pergunta central deste estudo: A vedação constitucional de estados e municípios legislarem sobre transporte, prejudica a execução e a fiscalização dessa política pública no âmbito de suas competências?

Visando responder tal questionamento, no decorrer desse trabalho, traça-se como objetivo geral a análise de toda a conjuntura político-social do transporte público sob a ótica do direito, tendo como objetivo geral: a análise das consequências jurídicas da decisão acerca da constitucionalidade para estados e municípios legislarem sobre transporte. Para alcançá-la, foram delineados os seguintes objetivos específicos: a) demonstrar que a vedação constitucional de estados e municípios legislarem sobre transporte, promove distorções legislativas a nível regional/local na condução da política de transporte público; b) apontar as distorções promovidas na política de transporte sob o olhar do direito, da política e do social; c) demonstrar o posicionamento legal/jurisprudencial acerca do transporte público, principalmente, acerca do transporte de passageiros por aplicativo.

É sabido que em cada estado e município da federação, o sistema de transporte, assim como seus usuários, possuem costumes, tradições e identidades típicas daquela determinada região/localidade, contribuindo ainda mais com a dinâmica da prestação do serviço de transporte público aos usuários.

Em torno das regiões brasileiras, com predominância maior na região Nordeste, os caminhões abertos cobertos com lonas, os quais são conhecidos como "pau-de-arara", funcionam como meio de transporte público nas comunidades rurícolas e longínquas dos centros urbanos. Em outras regiões, como na região Norte, por exemplo, as embarcações movidas a motor a combustão ou por impulso humano (remo), conectam povos e povoados, e,

sendo em regiões mais remotas, as aeronaves são quem realizam a prestação do serviço de transporte, inclusive, levando serviços de saúde e de assistência social às populações ribeirinhas, rurais e comunidades indígenas, afinal, não existem acessos terrestres.

Nas regiões metropolitanas dos estados brasileiros, a forma como o serviço de transporte é realizado muda completamente: os ônibus e os metrôs como modais de transporte coletivo acabam sendo mais utilizados pelos usuários. Quanto ao transporte individual de passageiros, os táxis e o transporte por aplicativo vêm seguindo uma disputa pelo mesmo usuário. Por outro lado, os transportes por aplicativo vêm ganhando espaços significativos em relação aos táxis, principalmente por conta da sua comodidade e preço baixo. Embora as plataformas digitais de transporte de passageiros venham ganhando espaços entre os usuários, essa prestação de serviço ainda não encontra respaldo jurídico em sua plenitude, como podemos citar, o “Moto Uber”.

Em 2018 a União delegou a regulamentação do transporte por aplicativo aos municípios, e muitos deles sequer regulamentaram tal atividade em suas localidades, fazendo com que a prestação do serviço opere à margem da lei. Dessa forma, o presente estudo justifica-se pela necessidade dos legisladores reconhecerem a necessidade dos municípios legislarem sobre o seu sistema de transporte público, de forma subsidiária/complementar. Essa discussão é essencial para se estabelecer um olhar para essa política pública tão essencial na vida dos brasileiros. O transporte regional/local tem suas dificuldades e desafios. Estabelecer um canal de diálogo e entendimento é crucial para que os objetivos sejam alcançados, e um deles é promover bem-estar à população em geral.

Dessa forma, foi empregada nesse artigo científico de classificação empírica, a metodologia de pesquisa histórica, fazendo um resgate da evolução legislativa na matéria de transporte, desde a Constituição de 1988. Esse estudo foi conduzido analisando a perspectiva teórico-jurídica, visando por luz e direcionamento na pesquisa.

Também foram trazidos elementos conceituais, abordando a diferenciação entre transporte público coletivo de passageiros e o transporte público individual de passageiros. Há também elementos comparativos que abordam como a política de transporte se comporta em diversas regiões brasileiras, além das coletas de dados de jurisprudências e normativos sobre a matéria de transporte.

Nesse sentido, serão demonstrados no capítulo 2, uma apresentação dos diversos modais de transporte público existentes no Brasil, além das competências legislativas dos entes federados em legislar sobre transporte, assim como a precariedade de se implantar um sistema de transporte público organizado, motivado pela politização do tema advinda dos próprios gestores públicos. No capítulo 3, será abordado como a vedação constitucional de

estados e municípios legislarem sobre transporte, citando, como exemplo, o município de Macaíba. Já no capítulo 4, será demonstrado as sanções nas searas cível e criminal, quanto ao transporte não regulamentado/autorizado, tudo isso em consonância com a legislação vigente. Por fim, a conclusão retoma a pergunta central deste estudo e o respectivo objetivo geral, indicando a necessidade de revisão do texto constitucional, para que estados e municípios legislem sobre transporte público.

2 OS DIVERSOS MODAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Em cada estado e município da federação, os sistemas de transporte, assim como seus usuários, possuem comportamentos, tradições e identidades típicas daquela determinada região/localidade, contribuindo ainda mais com a dinâmica da prestação do serviço de transporte público aos usuários.

Em certas regiões do Brasil, é o “pau-de-arara” (caminhão de carroceria aberta, coberto com lona e dotado de assentos para os passageiros) que funciona como meio de transporte público. Em outras, o barco, e, sendo em regiões mais remotas, é o avião quem faz o atendimento de transporte público, transportando, inclusive, serviços médicos e assistenciais às populações carentes, afinal, não existem acessos terrestres.

Porém, nos grandes centros, a realidade já muda de cenário: o transporte coletivo de passageiros é o mais utilizado pela população, seguido dos transportes por aplicativo, que vem ganhando espaços significativos entre os usuários do transporte público particular e a simpatia da população por sua praticidade e economia. Embora o transporte por aplicativo venha ganhando tais espaços, tal prestação de serviço ainda não encontra respaldo legal em algumas localidades onde o serviço é prestado, ou seja, tal atividade não está regulamentada. Já com relação ao transporte de passageiros em motocicleta, via aplicativo, esse modal se encontra totalmente irregular, conforme veremos mais adiante.

Legislar sobre um tema como esse, é essencial para se estabelecer um olhar legislativo, que somente os deputados estaduais e/ou vereadores têm nas suas respectivas zonas de atuação. O transporte regional/local tem suas dificuldades e desafios, e estabelecer um canal de diálogo e entendimento é crucial para que os objetivos sejam alcançados, e um deles é o de promover bem-estar à população em geral, principalmente, os que estão situados nas camadas mais vulneráveis da população.

Conforme afirmam Silveira e Cocco (2013, *on line*) em seu artigo que “o próprio acesso econômico ao transporte público – de suma importância para a população de cidades que ‘criam distância’ continuamente – é bastante dificultado, em razão que, no Brasil, em

cidades com mais de 60 mil habitantes, 38% dos deslocamentos ainda são efetuados a pé, segundo pesquisa do Ipea (BRASIL, 2012, *on line*)". Por essa razão, há a necessidade do "olhar local" de forma legislativa, para "encurtar" essas distâncias e promover o transporte público adequado, acessível, além de sanções que poderiam ser aplicadas.

Assim, surgiram questionamentos no âmbito dos poderes executivos locais: se o transporte público tem características locais/regionais, por qual motivo o constituinte não permite legislação local de forma subsidiária/complementar em matéria de transporte? Dessa forma, visando discutir tal problemática político-social, o presente trabalho pretende abordar essa temática mais a fundo, e entender a motivação que levou o constituinte a vedar que estados e municípios legislem sobre a matéria de transporte.

Com o advento da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988, *on line*), o transporte público passou a ser um dos direitos sociais adquiridos, conforme dispõe o *caput* do art. 6º do referido diploma legal. Tal inserção permitiu conferir ao cidadão, a possibilidade de se locomover de um lugar para o outro com mais rapidez e segurança, se utilizando desse direito para buscar outros direitos sociais, tais como educação, saúde, trabalho, lazer, maternidade etc.

Diante desse fato social, como a pessoa pobre pode buscar outros direitos sociais sem a efetivação do transporte público em seu bairro/município? Para Blanck e Petzhold (2023, *on line*), garantir tal efetivação é a porta de entrada para todos os outros direitos, conforme podemos ler a seguir:

Garantir que o transporte coletivo cumpra sua função enquanto direito social passa por reconhecer as lacunas que diferentes grupos enfrentam no acesso ao serviço. A avaliação da diversidade e inclusão social no transporte público por ônibus permite identificar as necessidades específicas de diferentes tipos de passageiros. Tornar o transporte público coletivo acessível para todas as pessoas pode ser desafiador, mas é fundamental na construção de uma sociedade justa, saudável e próspera.

Dessa forma, apenas garantindo na Constituição Federal que o transporte público seria um "direito social", não quer dizer que tal direito seria de fato efetivado, afinal, isso requer vontade política, além de um trabalho voltado nas conquistas dos direitos sociais do povo, através do poder público.

Porém, antes de adentrar nessa linha de pensamento, é imperioso destacar que a temática de "transporte", se divide em duas linhas distintas, quais sejam: o transporte público coletivo de passageiros e o transporte público individual de passageiros.

O transporte público coletivo de passageiros, conforme a expressão já indica, visa transportar o público em geral, com linhas regulares e horários definidos, não sendo, dessa forma, um serviço divisível, afinal, está disponível para todos, como por exemplo, as linhas

de ônibus, as linhas de trens/metrôs públicos, as balsas e os barcos destinados a essa finalidade, além dos teleféricos e aviões.

Já o transporte público individual de passageiros, consiste no transporte contratado pelo usuário para transportar apenas aquele(s) passageiro(s). não obedece itinerários e horários estabelecidos, e sua contratação se dá entre o prestador do serviço e o usuário. Na categoria individual, podemos citar como exemplo os mototáxis, os táxis e o transporte de passageiro por aplicativo (moto e carro).

2.1 AS COMPETÊNCIAS LEGISLATIVAS EM MATÉRIA DE TRANSPORTE

O transporte, mesmo estando presente em diversos estados e cidades brasileiras, a competência legislativa é da União, conforme podemos ver na Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), no *caput* do art. 22 e inciso XI, que dispõe: “Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: XI – trânsito e transporte;” (BRASIL, 1988, *on line*)

O constituinte ao inserir na CF/88 tal dispositivo, determinou que somente a União teria competência legislativa sobre essa matéria. O cenário político nacional com o advento da Constituição de 1988, ainda era muito centralizado em Brasília, principalmente por conta dos ideais implantados durante o Regime Militar (1964-1984), cujas decisões políticas, obedecia a uma sistemática verticalizada, ou seja, mais Brasília e menos estados e municípios. A ideia de Brasil descentralizado cresceu com a redemocratização, e isso não influenciou na política de transporte público.

O art. 22 da Constituição Federal/1988 poderia ser uma problemática social ainda maior sobre o transporte, caso o constituinte não tivesse resolvido afirmar mais adiante no texto constitutivo que, os municípios teriam competência para legislar seu sistema de transporte coletivo de forma suplementar. Vejamos o que diz o art. 30, inciso V, da Constituição Federal:

Art. [...]	30.	Compete V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; (BRASIL, 1988, <i>on line</i>)	aos	Municípios:
---------------	-----	---	-----	-------------

Diante dessa previsão constitucional, muitos estados e municípios vêm legislando no sentido de organizar seu sistema de transporte público coletivo, o que realmente vem sendo efetivado. Nesse sentido, podemos citar o Município de Macaíba-RN, o qual em 18 de janeiro

de 2005 sancionou a Lei Municipal nº 1180 (MACAÍBA, 2005), a qual institui o Transporte Inter-Distritos e Povoados naquele Município.

Após isso, através do Decreto Municipal nº 1769, de 18 de agosto de 2015 (MACAÍBA, 2015), houve a regulamentação dos serviços de transporte coletivo interbairro e interdistrital de passageiros do município de Macaíba, tudo isso em consonância com o princípio constitucional disposto no art. 30, da CF/1988 (BRASIL, 1988, *on line*). É necessário frisar que, embora hajam leis e decretos vigentes no ordenamento jurídico municipal relacionadas à matéria de transporte, a efetivação do transporte público coletivo interbairros no município de Macaíba, ainda é um fator que enfrenta muitas dificuldades, principalmente por existir uma cultura local do uso demasiado de outros modais de transporte, tais como mototáxi, táxi, seguido pelo transporte por aplicativo em veículo automotor, e, por último, nas motocicletas (Moto Uber).

2.2 A PRECARIÉDADE E A POLITIZAÇÃO NOS MUNICÍPIOS EM MUNICIPALIZAR A POLÍTICA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

Como podemos verificar no exemplo citado (Município de Macaíba), os entes federados mais organizados, vêm cumprindo seu papel no que dispõe da sua competência legislativa, no sentido de organizar seu sistema de transporte público coletivo através de leis e decretos.

Porém, é necessário frisar que, a grande maioria dos municípios brasileiros, não dispõe de infraestrutura mínima para operar um sistema de transporte, ou seja, um órgão executivo e fiscalizador de trânsito e transporte dentro da sua estrutura administrativa, que viabilize a instituição e a continuidade de uma política pública de transporte público, conforme dispõe os arts. 21 e 24 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (BRASIL, 1997, *on line*).

Tal órgão executivo de trânsito e transporte para funcionar, precisa dispor em sua estrutura de setores como fiscalização de trânsito e transporte, de educação para o trânsito, de engenharia de tráfego, além do setor administrativo, que cuida das permissões/autorizações de transporte, dos insumos/materiais para que o órgão possa gerir a política pública, além de pessoal, como por exemplo, dos agentes de mobilidade urbana, os quais operacionalizam e fiscalizam o cumprimento da lei. Mesmo existindo toda a estrutura nos órgãos executivos a nível municipal, a prestação do serviço ainda é pequena, diante da complexidade que a política pública requer.

A Confederação Nacional dos Municípios (CNM), realizou um diagnóstico sobre o percentual nacional de Municípios que tinham efetivado a municipalização do trânsito em

seus territórios (2024, *on line*). Esse diagnóstico revelou que apenas 33,03% dos municípios, implantaram um órgão executivo de trânsito e transporte em seus territórios.

Diante da precariedade dos municípios brasileiros em efetivar em seus territórios a política nacional de trânsito, a política de transporte público acaba sendo prejudicada. É comum encontrar nos rincões do Brasil, mototaxistas transportando passageiros sem capacete, taxistas transportando passageiros sem cinto de segurança, e o transporte clandestino de passageiros funcionando em plena atividade, pondo em risco a vida e a segurança das pessoas. Assim, a ausência de fiscalização acaba sendo um facilitador, para que as condições da falta de segurança no transporte tenha continuidade, além de outros fatores como higiene e limpeza dos veículos.

Tal situação é alarmante, afinal, muitos políticos interioranos veem a política de trânsito ao ser projetada para ser implantada em seus municípios, como uma política pública impopular. Contudo, o condutor particular que trafega em sua moto sem capacete, que dirige sem o cinto de segurança, passará a utilizá-lo, aumentando as condições de segurança, sob pena de ser penalizado pelos agentes de mobilidade da prefeitura, entre outras situações e suas respectivas sanções.

Diante disso, falar em desenvolvimento econômico, falar em turismo nas regiões interioranas, com o trânsito daquela cidade sendo um caos, com o transporte público sendo tocado de forma irresponsável, acaba sendo uma linha divergente entre o discurso e com o que é posto em prática. Sem falar que um trânsito seguro, organizado e fiscalizado, contribui para diminuir casos de acidentes de trânsito, que vez por outra acabam sufocando os sistemas de saúde pública, com casos advindo de condutas irresponsáveis de condutores que muitas vezes nem possuem habilitação.

O Código de Trânsito Brasileiro é válido em todo o território nacional, mas em grande parte dos municípios brasileiros, ele sequer é conhecido, pois as pessoas pilotam motos e dirigem os veículos sem observar a legislação vigente. Diante disso, o serviço de transporte público, seja na categoria individual ou seja na categoria coletiva, será desenvolvido nessas cidades da mesma forma e irregularidade que os demais cidadãos se comportam no trânsito. Sem o efetivo cumprimento do básico das leis de trânsito, o que está irregular, continuará irregular.

Dessa forma, quando é afirmado que se os municípios pudessem legislar sobre a matéria de transporte, essa afirmação é no sentido de haver um órgão executivo municipal de trânsito que possa organizar, fiscalizar e normatizar sua política de transporte, dentro do arcabouço legal já existente na União, e de forma complementar/suplementar. É inadmissível afirmar que numa cidade onde o trânsito é uma bagunça, onde nem o básico é observado e

fiscalizado, esse município tenha condições legais (e morais) de legislar sobre uma matéria tão importante como é a matéria de transporte público.

3 A VEDAÇÃO CONSTITUCIONAL DE ESTADOS E MUNICÍPIOS LEGISLAREM SOBRE TRANSPORTE

Conforme frisado anteriormente, a Constituição Federal veda que estados e municípios legislem sobre transporte, exceto, no caso do transporte coletivo, onde os entes podem legislar no sentido de organizar tal prestação de serviço (Art. 30, inciso V, da CF/1988). Assim, legislar sobre transporte individual de passageiros, restou como sendo de competência exclusiva da União, o que vem causando diversas problemáticas legislativas e sociais, como será demonstrado a seguir.

Ao citarmos o Município de Macaíba/RN como exemplo nesse Trabalho, expomos tanto as questões legislativas, como também as sociais, por se tratar de um Município com legislação bastante completa nessa temática, inclusive, com órgão executivo e fiscalizador de trânsito e transporte funcionando em sua plenitude.

A problemática, porém, reside na omissão legislativa da União em regulamentar os serviços de transporte público individual de passageiros por aplicativo por completo, assim como ocorreu na demora em regulamentar os serviços de mototáxi e táxi, enquanto tais serviços eram prestados à margem da lei. No caso do Município de Macaíba, tais serviços eram prestados mediante regulamentação local, as quais são inconstitucionais, conforme dispõe o art. 22, da CF/1988 (BRASIL, 1988, *on line*).

A Constituição Federal foi promulgada no ano de 1988, vedando que estados e municípios legislassem sobre transporte. Mesmo diante dessa vedação, municípios que possuíam em seu território os serviços de táxi e mototáxi, resolveram legislar para que essas categorias pudessem operar na “legalidade”, mesmo existindo vedação constitucional. O doutrinador e conselheiro do Conselho Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo-SP – CETRAN/SP, Araújo (2015, *on line*), afirma que:

Assim, enquanto a legislação de **trânsito** é única para todo o país, sem a possibilidade de leis suplementares estaduais (como ocorria na Constituição de 1969), exceto se houver lei complementar nesse sentido, no caso da legislação de **transporte de passageiros**, tanto a regulamentação quanto a fiscalização dependem não só de legislação federal, mas principalmente da atuação da Administração pública estadual e municipal, conforme as competências constitucionais atribuídas aos entes federativos. Isto porque, apesar da legislação federal sobre o tema, a depender da área em que o transporte será realizado (dentro ou fora do Município; dentro ou fora do Estado), existirá atribuição diferenciada para a prestação do

serviço (e, consequentemente, a necessidade de se estabelecer regras para a sua execução, bem como a fiscalização decorrente).

Assim, no Município de Macaíba temos exemplos de regulamentações ocorridas nas atividades de transporte público individual de passageiros, as quais se deram para as atividades de taxistas e mototaxistas. Dessa forma podemos verificar que no Município de Macaíba/RN, existe legislação para a atividade de taxista, a qual se deu através da Lei Municipal nº 487/97-GP, de 12 de junho de 1997, inclusive, determinando penalidades como apreensão de veículo e multas. No âmbito da União, a regulamentação da atividade de taxista só veio ocorrer através da Lei Federal nº 12.468, em 26 de agosto de 2011, ou seja, 14 anos após a vedação constitucional. Durante esses 14 anos, a categoria de taxistas atuavam à margem da lei, ou, mediante leis municipais precárias, ou seja, inconstitucionais.

Já com relação aos mototaxistas, a regulamentação da atividade no Município de Macaíba adveio mediante a Lei Municipal nº 698/99-GP, em 17 de dezembro de 1999. Porém, é imperioso destacar que no âmbito da União, a regulamentação da profissão de mototaxista só veio ocorrer através da Lei Federal nº 12.009, sancionada em 29 de julho de 2009 (BRASIL, 2009, *on line*). Assim, a profissão de mototaxista passou quase 10 anos sem reconhecimento legal, operando, de forma precária, através de leis municipais inconstitucionais.

No Município de Macaíba, além de leis e decretos regulamentando as atividades de transporte público coletivo e individual de passageiros, há também um Código de Infrações do Sistema de Transporte Público de Passageiros, instituído através da Lei Municipal nº 1366, de 08 de outubro de 2007, inclusive, prevendo sanções de natureza pecuniária para os transportes de natureza individual e coletivo.

É necessário, porém, reconhecer que mesmo com o advento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (BRASIL, 1997, *on line*), tal legislação enfatizou de forma completa as políticas relacionadas às políticas do trânsito. Por outro lado, as políticas de transporte foram abordadas de forma mínima, contendo poucos artigos tratando dessa política complexa e tão importante no dia a dia do usuário, e para quem fiscaliza o transporte em si. Há diversas lacunas não preenchidas no CTB, tais como sanções pecuniárias pela má prestação do serviço, pontuações no prontuário da CNH do prestador do serviço por omissões relativas transporte, desvios de conduta do prestador etc.

Assim, municípios como Macaíba, resolveram, mesmo após a sanção do CTB (BRASIL, 1997, *on line*), sancionar leis de transporte público para suprir a carência e omissão legislativa da União. Assim surgiu o Código de Infrações do Sistema de Transporte Público de Passageiros de Macaíba, visando contemplar de forma legislativa essa lacuna não

preenchida. Porém, diante da vedação constitucional, tal Lei não deveria existir no mundo jurídico, tampouco impor sanção em pecúnia para permissionários/autorizatários de transporte baseada em seus dispositivos.

Por mais que tais leis de transporte sejam inconstitucionais, é notório que existe uma carência técnica, um desconhecimento dessa necessidade por parte dos legisladores a nível federal, e o não saber como funciona o transporte público coletivo e individual nas localidades. É importante frisar que a vedação constitucional de estados e municípios de editarem leis que ditassem regras de trânsito deve continuar, afinal, não seria salutar que cada cidade brasileira possuísse seu próprio Código de Trânsito. Assim, o que seria infração numa cidade, poderia não ser na outra, e isso poderia ocasionar diversas confusões interpretativas, podendo tais casos parar nos tribunais Brasil a fora. E foi nisso que o legislador pensou quando resolveu vedar tal possibilidade.

Porém, quanto ao transporte público local, tal vedação não é benéfica, afinal, o transporte público tem características regionais, conforme o próprio CTB afirma, que cabe ao poder concedente local, a função de autorizar e desautorizar a prestação do serviço de transporte local, conforme afirma o art. 135, do CTB, vejamos:

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente. (BRASIL, 1997, *on line*)

Conforme exposto no dispositivo supra, se o poder público concedente pode autorizar e desautorizar a prestação do serviço pelo particular, ele mesmo (o poder concedente), em sua esfera de atuação e de poder de polícia (no caso de haver órgão executivo), poderia criar regras para a execução dessa prestação de serviço público e aplicar sanções em pecúnia correspondentes ao ato praticado. Quem pode mais, nesse caso, deveria poder menos. Se o órgão pode autorizar e desautorizar, então ele deveria criar regras de acordo com o que se pretende fiscalizar.

Porém, diante da vedação constitucional aos estados e municípios de legislar sobre a matéria de transporte, foi conferido aos entes federados, a missão de ser o poder concedente com poder de polícia, no caso dos órgãos executivos dos estados e municípios, dentro de suas atribuições legais, em contrapartida, não foi concedido a esses entes, a competência para legislar e fiscalizar mediante legislação própria específica, principalmente o transporte individual de passageiros por aplicativo por meio de motocicletas, que se alastrou nas regiões metropolitanas.

Diante dessa problemática constitucional, surgem outras problemáticas sociais, como falta de leis específicas para punir e/ou proteger-se de certas condutas inerentes ao dia a dia de quem vai fiscalizar o transporte público de forma geral, afinal, como aplicar uma sanção sem respaldo legal/constitucional? Essa problemática, porém, tende a piorar com o passar do tempo, afinal, a população vai crescendo, a demanda por transporte público acaba aumentando na mesma proporção, e as irregularidades como o transporte clandestino e/ou não regulamentado, acabam saindo do controle.

No decurso do tempo, várias leis municipais/estaduais foram declaradas inconstitucionais por todo o Brasil. Temos como exemplo a Lei nº 11.629/00, do Estado de Santa Catarina que autorizava a exploração do serviço de mototáxi, e que fora declarada inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal – STF, em 21/11/2002, através da Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI nº 2606, proposta pela Confederação Nacional do Transporte - CNT. Conforme matéria veiculada pelo STF, a CNT contestou a lei de mototáxi, por entender que o Estado de Santa Catarina invadiu a competência privativa da União. Ainda conforme a matéria, o ministro relator Maurício Corrêa do STF, afirmou que “o serviço de transporte individual oneroso de passageiros, é matéria de interesse nacional e não regional, além de afetar tema relativo às leis de trânsito e transporte, cuja competência inegavelmente é privativa da União”.

Embora o ministro-relator supra tenha afirmado em seu parecer na época (2002) que “as motocicletas não são reconhecidas como modalidade destinada ao transporte remunerado de passageiros, servindo apenas como veículo de condução de uso pessoal”, tal modal de transporte já era operado no Município de Macaíba através de lei própria. Mais tarde, no ano de 2009, a própria União regulamentou o transporte de passageiros por motocicleta a nível nacional, denominado como “mototáxi”, através da Lei Federal nº 12.009/09.

No julgamento do STF do RE nº 1.054.110/SP, sob o regime de repercussão geral, que deu origem ao Tema nº 967, a Ementa traz o seguinte posicionamento dos ministros, vejamos:

EMENTA: DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA.

1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como *Uber*, *Cabify* e *99*.
2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à *licitude* da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas.
3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no

mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada.

4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”.

5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas *não* incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal.

6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: “1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”.

Conforme consta na Ementa supra, o STF se posicionou no sentido de ser inconstitucional a proibição da atividade de transporte privado individual de passageiros, por motoristas cadastrados em aplicativo, em detrimento da não regulamentação local.

Por mais que o STF entenda que o transporte por aplicativo deve operar baseado na livre iniciativa e na livre concorrência previstas na Constituição Federal, em virtude do Estado não monopolizar a atividade de transporte de passageiros apenas restritiva aos táxis nessa categoria, é notório que tal decisão vai contra a diversos dispositivos legais, principalmente, a própria “Lei do Uber” (Lei nº 13.640/2018), que alterou/acresceu a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei da Mobilidade Urbana), onde dispõe a necessidade de haver regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal, sem a qual, a atividade de transporte de passageiros por aplicativo será caracterizado como transporte ilegal de passageiros (§ único, do art. 11-B).

Ora, se os Municípios e o Distrito Federal não podem proibir a atividade de transporte de passageiros por aplicativo via lei/decreto, como se dará a fiscalização desses transportes, uma vez que não existindo lei/decreto regulamentador no Ente, os agentes de Mobilidade Urbana do Município e do DF poderão autuar o transporte irregular e remover veículo ao pátio baseado no CTB (art. 231, VIII), e conduzir o motorista à delegacia de polícia, baseado na Lei de Contravenções Penais (art. 47)? A resposta é SIM! O § único do art. 11-B, da Lei nº

12.587/2012, não passou por controle de constitucionalidade no STF, e, por mais que não exista proibição em legislação própria no ente municipal e no DF, os demais dispositivos podem ser aplicados! No próximo capítulo, essa questão será abordada com mais detalhes.

Já no âmbito do Estado do Rio Grande do Norte, um trecho da Lei de Mototáxi do Município de Ceará Mirim, foi declarada inconstitucional pelo Pleno do Tribunal de Justiça do RN. A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 0811893-54.2022.8.20.0000 – TJRN, proposta pelo Procuradoria-Geral de Justiça Adjunta do Estado, foi julgada procedente a inconstitucionalidade do parágrafo 9º do art. 8º, da Lei Municipal nº 1.688/2015, do Município de Ceará-Mirim e alterada posteriormente pela Lei Municipal nº 1.941/2019, que continha elementos que feriam os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência (RIO GRANDE DO NORTE, 2023).

De forma geral, no âmbito do controle de constitucionalidade, além dos casos já apontados, vemos diversos outros julgados no STF sobre a problemática legislativa envolvendo a vedação constitucional de estados e municípios legislarem sobre a matéria de transporte. Abaixo listaremos alguns desses julgados:

ADI nº 3.671, STF: Obrigatoriedade de equipar os ônibus utilizados no serviço público de transporte coletivo com dispositivos redutores de estresse para motoristas e cobradores. Inconstitucionalidade. Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte bem como sobre direito do trabalho (BRASIL, 2020).

ADI nº 3.679, STF: Lei distrital 3.787, de 02/02/2006, que cria no âmbito do Distrito Federal, o sistema de *moto-service* – transporte remunerado de passageiros com uso de motocicletas: inconstitucionalidade declarada por usurpação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (BRASIL, 2007)

Conforme demonstrado na ADI nº 3.671, nem mesmo a instalação de dispositivos redutores de estresse em transporte público coletivo, visando favorecer e oferecer aos profissionais que operam tais transportes um melhor conforto passou no controle de constitucionalidade. Muito menos a criação do sistema de “moto-service” no Distrito Federal.

Dessa forma, no próximo capítulo, abordaremos uma problemática social ainda maior, por conta da omissão legislativa da União, ou, de não permitir que estados e municípios legislem sobre transporte no texto constitucional, afinal, são sobre esses que recaem a responsabilidade de fiscalizar e acompanhar a devida prestação do serviço do serviço público, inclusive, de ser o canal no qual a população poderá apresentar suas reclamações e sugestões de melhoria.

4 O TRANSPORTE PÚBLICO NÃO REGULAMENTADO/AUTORIZADO, SUAS IMPLICAÇÕES NA SEARA CRIMINAL E CÍVEL E A SUA REGULAMENTAÇÃO TARDIA.

O transporte público não regulamentado e consequentemente não autorizado, é a maior problemática que os órgãos executivos de trânsito dos estados e municípios têm para administrar no âmbito de suas jurisdições.

Conforme foi explanado no tópico anterior, a medida que a população vai crescendo, a demanda por transporte público ou particular também vai seguindo a mesma proporção, o que acaba atraindo os olhares dos empreendedores. Ao criar as plataformas digitais que dão suporte ao serviço de transporte por aplicativo, tais como Uber e 99, tais serviços foram disponibilizados à população, sem a mínima regulamentação.

A Uber, por exemplo, de acordo com informações do seu *site*, começou a operar no Brasil na cidade do Rio de Janeiro-RJ, na véspera da Copa do Mundo de 2014. Hoje a Uber já está presente em mais de 500 cidades brasileiras. Nos seus 10 anos de atuação, a Uber já atendeu 125 milhões de brasileiros pelo menos uma vez, o que corresponde a 80% da população adulta do País.

A Uber também conseguiu gerar renda para 5 milhões de brasileiros com a plataforma em algum momento, sem contar que todas as viagens somadas, já ultrapassam o número de 11 bilhões desde 2014. Em relação à parte econômica da operação, a Uber já conseguiu repassar mais de 140 bilhões de reais aos motoristas e entregadores, sem contar que já injetou 36 bilhões na economia brasileira. Os números são expressivos e o legislador não poderia simplesmente fechar os olhos para esse fato social.

Com o crescimento da Uber e das demais plataformas de transporte por aplicativo, uma “guerra” se instalou nos principais pontos de embarque e desembarque de passageiros. Isso pelo fato dos taxistas, na condição de transporte totalmente regulamentado e autorizado pelo órgão executivo de trânsito e transporte, não aceitavam aquela nova modalidade de transporte que estava surgindo, que competiam diretamente com a mesma clientela. Muitos estavam céticos sobre se aquela modalidade de transporte iria continuar operando, afinal, era algo muito inovador e tecnológico, mesmo para aqueles dias.

A mídia noticiou muitos casos, onde através de ações violentas/truculentas por parte dos taxistas, muitas situações acabaram parando nas delegacias de polícia. O poder público, por sua vez, acabava ficando do lado dos taxistas, por serem estes detentores de direitos e obrigações junto ao órgão de trânsito e transporte daquela circunscrição. Quem acompanhou o

desenrolar dos fatos do início do transporte de passageiros por aplicativo no Brasil, sabe como foi bem difícil.

Porém, como o serviço de transporte de passageiros por aplicativo era uma inovação, e os passageiros amavam a ideia de chamar um transporte por um aplicativo na palma da sua mão, já sabendo quando iria chegar ao embarque e o valor que seria cobrado ao final da corrida, os taxistas acabaram não acompanhando tal inovação, o que fez com que os aplicativos ficassem cada vez mais populares entre os usuários, ganhando a simpatia da população, pois via naquele serviço um diferencial, como no atendimento prestado, o preço justo e o conforto dos veículos.

Assim, quatro anos após a Uber e outros aplicativos estarem operando no Brasil, eis que os legisladores resolveram sair da inércia e resolveram regulamentar tal serviço. Assim, a Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018 é sancionada, porém, não da forma como os motoristas por aplicativo queriam, pois foi inserido no diploma legal supra, o artigo 11-A, contendo a seguinte condicionante: “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” (BRASIL, 2018, *on line*).

Conforme disposto no artigo supra, a regulamentação do transporte por aplicativo foi declinado para as competências do Distrito Federal e dos municípios. Mesmo sendo uma Lei de 2018, poucos municípios brasileiros regulamentaram o transporte por aplicativo no âmbito de suas circunscrições. Dentre as capitais brasileiras, apenas algumas possuem legislação nesse sentido, quais sejam: São Paulo-SP (Decreto Municipal nº 56.981, de 10 de maio de 2016), Brasília-DF (Lei Distrital nº 5.691, de 02 de agosto de 2016) e Vitória-ES (Decreto Municipal nº 16.770, de 29 de julho de 2016).

A regulamentação do transporte de passageiros por aplicativo capital potiguar (Natal) ocorreu somente em 2023, através da Lei Complementar nº 230, de 24 de julho de 2023. Em Parnamirim, cidade vizinha a Natal, a regulamentação ocorreu anos mais cedo, através da Lei Municipal nº 2.066, de 09 de novembro de 2020.

Ocorre que, em municípios como Macaíba e São Gonçalo do Amarante, os quais são passagem (Macaíba) e destino (São Gonçalo do Amarante) para o Aeroporto Augusto Severo (para quem opta por realizar o trajeto pela BR 304), o transporte remunerado de passageiros por aplicativo não é regulamentado nesses dois municípios (Macaíba e São Gonçalo do Amarante), e, costumeiramente, estes são destinos e/ou inícios das “corridas” advindas de outras cidades, sendo a sua grande maioria de Natal.

É importante frisar que o transporte remunerado por aplicativo funciona mediante o aproveitamento da viagem de retorno, ou seja, enquanto o veículo realiza o trajeto de ida ao destino, o próprio aplicativo pode direcionar outro usuário para embarcar nesse mesmo veículo numa outra viagem, após o usuário que já está no veículo desembarcar em seu destino.

Nesse sentido, o motorista por aplicativo pode iniciar uma corrida dentro da legalidade, ou seja, iniciando uma corrida num município onde o transporte por aplicativo é regulamentado, e ir deixar esse mesmo passageiro num município vizinho, onde não há regulamentação para esse mesmo motorista operar pelo aplicativo.

A problemática social dessa situação é que o motorista inicia uma corrida numa situação de plena legalidade, e se durante o trajeto ou na volta com outro passageiro, ele for parado numa *blitz*, e se o agente de trânsito constatar que aquela prestação de serviço é considerado transporte clandestino de passageiro, o motorista pode ser conduzido para a delegacia de polícia e ser indiciado como alguém que está na prática da contravenção penal disposta no art. 47, da Lei das Contravenções Penais, que diz, *in verbis*: “Art. 47. Exercer profissão ou atividade econômica ou anunciar que a exerce, sem preencher as condições a que por lei está subordinado o seu exercício: Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de quinhentos mil réis a cinco contos de réis” (BRASIL, 1941).

Além da contravenção supra, o autor do delito será autuado com base no *caput* do art. 231 e inciso VIII, do CTB, que diz, *in verbis*: Art. 231. Transitar com o veículo: VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente: Infração – gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 13.855, de 2019) (Vigência), Penalidade – multa; (Redação dada pela Lei nº 13.855, de 2019) (Vigência) Medida administrativa – remoção do veículo; (Redação dada pela Lei nº 13.855, de 2019) (Vigência)_(BRASIL, 1997, *on line*).

Conforme exposto, ser motorista por aplicativo pode ocasionar diversos problemas de ordem legal, caso a prestação do serviço seja ocasionada em município cuja atividade não é regulamentada. Além de responder a um processo penal, o motorista terá que pagar a quantia de R\$ 293,47 pela infração de trânsito, que é considerada gravíssima. A própria “Lei do Uber” (Lei nº 13.640/2018), reforça no parágrafo único, do art. 11-B que: “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” (BRASIL, 2018).

Quanto à seara cível, diante de eventual condução do motorista à delegacia de polícia para fim de lavratura de Termo Circunstancial de Ocorrência – TCO, e da remoção do veículo ao pátio conforme disposição legal supra, a corrida/viagem com aquele(a) passageiro(a) restará frustrada. O simples desembarque do(s) passageiro(s) não impede a remoção do veículo. Mesmo que o motorista providencie meios para que o passageiro chegue ao seu destino em um outro veículo, este estará diante da faculdade do usuário em acionar o Judiciário para fins de compensação por danos morais, e, se for o caso, até danos materiais.

De acordo com a Resolução CONTRAN nº 985/2022 (BRASIL, 2022, *on line*), que aprovou o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT, na ficha de fiscalização correspondente ao art. 231, inciso VIII, do CTB, no campo “Quando Autuar”, no Item 1, está explícito que o agente da Autoridade de Trânsito pode autuar quando o veículo não é registrado na categoria “aluguel”, e que esteja efetuando o transporte remunerado de pessoas sem autorização do poder concedente. Conforme vimos anteriormente, o poder concedente é o órgão ou autarquia da administração pública direta e indireta, que detém a jurisdição para planejar, organizar, normatizar e autorizar as políticas de circulação dentro de sua circunscrição.

Nesse caso, caso não haja lei no Município regulamentando a atividade de transporte por aplicativo, qualquer agente, dentro de sua circunscrição de atuação, poderá autuar o motorista pelo transporte clandestino de passageiros. Ocorre que, quase não há notícias de que veículos de transporte por aplicativo foram apreendidos mediante uma fiscalização de trânsito nesses municípios, afinal, as corridas são constantes.

Situação ainda mais delicada é com relação ao transporte por aplicativo em motocicletas, mais popularmente conhecidos como “Moto Uber”. A Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018 prevê em seus dispositivos apenas a possibilidade de regulamentação do transporte de passageiro por aplicativo em veículos, mas não em motocicletas. Vejamos o que dispõe o *caput* e o inciso I, do art. 11-B, do diploma legal supra, *in verbis*: “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: I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;” (BRASIL, 2018).

O legislador ao fazer constar no dispositivo supra, apenas a obrigatoriedade do condutor possuir a CNH na categoria “B”, excluiu-se automaticamente os que possuem a categoria “A”, que são justamente os profissionais que possuem habilitação para pilotar motocicletas. Assim, além dos motoristas de transporte de passageiros por aplicativo estarem

atuando em alguns municípios à margem da lei, a situação dos “Moto Uber” é mais delicada ainda, pois não há previsão legal nenhuma do legislador local (Câmara dos Vereadores) fazer constar em seu ordenamento tal regulamentação.

Por mais que o art. 170 e seguintes, da Constituição Federal (BRASIL, 1988) defendam a valorização do trabalho humano, a livre concorrência e o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, a categoria de transporte público de passageiros, seja ele individual ou coletivo, possuem regulamentação para operar, afinal, trata-se de serviços públicos essenciais.

E para cada modal de transporte, a lei é imperativa quanto aos requisitos que o proponente à permissionário/autorizatário e seu veículo precisam observar, quanto a regularidade para se prestar os serviços. Serviços como mototáxi, táxi, transporte coletivo e escolar, por exemplo, precisam obrigatoriamente de curso especializado para essa finalidade.

CONCLUSÃO

Enquanto os municípios e o Distrito Federal se esforçam (mesmo sem previsão constitucional) para organizar seus normativos de transporte (pois é sua função fiscalizá-lo), o constituinte “travou a boa-fé” dos entes de regulamentar via iniciativa própria a forma como se dará seu trabalho no âmbito da sua circunscrição, ao inserir na Constituição Federal de 1988, a previsão de que somente a União poderia legislar sobre transporte.

Mesmo que os legisladores do Congresso Nacional tenham consigo tal responsabilidade, a atualização da legislação brasileira não caminha na mesma velocidade que os fatos sociais. Tanto é verdade tal afirmação que apenas em 2011 veio existir lei nacional regulamentando a profissão de taxista, enquanto já existia lei dos taxistas desde o ano de 1997 no município de Macaíba! A lei dos mototaxistas só veio existir no Brasil em 2009, enquanto em Macaíba ela já existia desde 1999! São essas disparidades legislativas que o constituinte não conseguiu adequar o dispositivo inserto no inciso XI, do art. 22, da Constituição Federal de 1988.

Por mais que tenha existido uma certa demora na União em regulamentar atividades como a de taxista e de mototaxista, é certo afirmar que com relação ao transporte por aplicativo, a resposta legislativa não demorou tanto tempo assim. Enquanto o transporte de passageiros em veículos foi regulamentado em 2018, permitindo que os municípios e o Distrito Federal regulamentem tal atividade em suas circunscrições, há, porém, uma lacuna legislativa em aberto quanto ao transporte de passageiros em moto, mais conhecido como “Moto Uber”.

O “Moto Uber” já é realidade nas regiões metropolitanas do Brasil, porém, operam na total clandestinidade, pois a lei federal que permitiu a regulamentação do Uber nos municípios, só previu a modalidade em veículos automotor de 04 (quatro) rodas. Isso sinaliza para a possibilidade do poder público aplicar sanções administrativas nos “Moto Uber” na hora que bem entender, com a possibilidade desse trabalhador responder processos na esfera cível e criminal, conforme já explanado anteriormente.

Embora o constituinte tenha entendido que somente a União poderia legislar sobre a matéria de transporte, é salutar que tal entendimento seja revisto, e disponha como Projeto de Emenda à Constituição (PEC), para que os estados, municípios e o Distrito Federal legislem sobre transporte de forma complementar/subsidiária.

Destaque-se que o STF entenda no julgamento do Tema 967 que, os transportes por aplicativo não devem sofrer interferência do poder público, a realidade não é bem assim. As plataformas digitais de transporte de passageiros não podem substituir as atribuições do órgão executivo de trânsito e transporte, no sentido de verificar as condições de segurança veicular através da vistoria, e aferir se aquele veículo tem ou não condições de prestar o serviço à sociedade. Essa questão envolve responsabilidade e as plataformas digitais de transporte de passageiros só visam o lucro e nada sabem sobre o estado do veículo ou do motorista.

Tirar a autonomia legislativa dos municípios, dos estados e do Distrito Federal sobre legislar em matéria de transporte na Constituição é renegar a história, é renegar todo o trabalho de construção da viabilidade do transporte público, que começa com as vias pavimentadas, com as sinalizações, com as autorizações/permissões para se operar como transporte público e sobretudo, com a fiscalização do transporte, reduzindo, sobremaneira, os acidentes com vítimas. Todo esse trabalho, toda essa construção de resultados se dá nos municípios, com uma Câmara de Vereadores que acompanha a vida social dos seus munícipes, não possam legislar uma matéria tão importante e impactante para todos.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Julyver Modesto de. Art. 136 – Regulamentação e fiscalização do transporte de passageiros. **CTB digital**. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/artigo-comentarista/449>. Acesso em 25 nov. 2024.

BLANK, Cynthia; PETZHOLD, Guillermo. Boas práticas para promover a equidade e a inclusão social no transporte coletivo. **WRI Brasil**. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/boas-praticas-equidade-inclusao-social-transporte-coletivo>. Acesso em 25 nov. 2024.

BRASIL Decreto nº 16770 de 29 de julho de 2016. Dispõe sobre a exploração da atividade de transporte individual remunerado de passageiros. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=327046>. Acesso em 14 mar. 2025.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituciona/constituicao.htm. Acesso em 25 nov. 2024.

BRASIL. Lei 13.640, de 26 de março de 2018. Regulamenta o transporte privado individual de passageiros. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em 13/03/2025. Acesso em 03 abr. 2025.

BRASIL. Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm. Acesso em 25 nov. 2024.

BRASIL. Lei nº 12.468, 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2011/lei/l12468.htm. Acesso em 25 nov. 2024.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Lei da Mobilidade Urbana. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 03 abr. 2025.

BRASIL. Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8989.htm. Acesso em 08 jan. 2025.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em 25 nov. 2024.

BRASIL. Resolução CONTRAN nº 985, de 15 de dezembro de 2022. Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9852022.pdf>. Acesso em 21 mar. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.671 - Distrito Federal. **Diário da Justiça eletrônico.** 20/03/2020. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=752292897>. Acesso em: 03 abr. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.679 - Distrito Federal. **Diário da Justiça eletrônico.** 03/08/2007. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=474626>. Acesso em 03 abr. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Repercussão Geral. RE nº 1.054.110/SP:** transporte individual remunerado de passageiros. Livre Iniciativa e livre concorrência. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=5206938&numeroProcesso=1054110&classeProcesso=RE&numeroTema=967>. Acesso em 03 abr. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Supremo declara inconstitucional lei sobre moto-táxi.** Disponível em: <https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/supremo-declara-inconstitucional-lei-sobre-moto-taxi/>. Acesso em 27 mar. 2025.

COCO, Rodrigo Giraldo; SILVEIRA, Márcio Rogério. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais.** Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/SvVY3qDMDFxwkZWXr7cMJ3m/?msclkid=722d3f0ea94911ec8a5c9b49ff976176>. Acesso em 11 abr. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICIPIO - CNM. **Apenas 33,93% dos Municípios brasileiros avançam no processo de municipalização do trânsito.** 2024. Disponível em: <https://cnm.org.br/comunicacao/noticias/apenas-33-93-dos-municipios-brasileiros-avancam-no-processo-de-municipalizacao-do-transito>. Acesso em 11 abr. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICIPIO – CNM. **Lei que estabelece a municipalização do trânsito deve passar por reformas.** Disponível em: <https://cnm.org.br/comunicacao/noticias/lei-que-estabelece-a-municipaliza%C3%A7%C3%A3o-do-tr%C3%A2nsito-deve-passar-por-reformas>. Acesso em 12 mar. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 5.691, de 02 de agosto de 2016.** Dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros. Disponível em: <https://dflegis.df.gov.br/ato.php?p=lei-5691-de-02-de-agosto-de-2016>. Acesso em: 14 mar. 2025.

FATOS e dados sobre a Uber. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em 13 mar. 2025.

MACAÍBA. **Decreto nº 1769, de 18 de agosto de 2015.** Disponível em: <http://186.209.105.226/transparencia/arquivos.aspx?id=leis>. Acesso em 25 de novembro de 2024.

MACAÍBA. **Lei nº 1180, de 18 de janeiro de 2005.** Disponível em: <http://186.209.105.226/transparencia/arquivos.aspx?id=leis>. Acesso em 25 nov. 2024.

MACAÍBA. **Lei nº 1366, de 08 de outubro de 2007.** Disponível em: <http://186.209.105.226/transparencia/arquivos.aspx?id=leis>. Acesso em 25 nov. 2024.

MACAÍBA. **Lei nº 487, de 12 de junho de 1997.** Disponível em: <http://186.209.105.226/transparencia/arquivos.aspx?id=leis>. Acesso em 25 nov. 2024.

MACAÍBA. **Lei nº 698, de 17 de dezembro de 1999.** Disponível em: <http://186.209.105.226/transparencia/arquivos.aspx?id=leis>. Acesso em 25 nov. 2024.

PARNAMIRIM. **Lei nº 2.066, de 09 de novembro de 2020.** Institui o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rn/p/parnamirim/lei-ordinaria/2020/207/2066/lei-ordinaria-n-2066-2020-institui-no-ambito-do-municipio-de-parnamirim-rn-o-servico-de-transporte-remunerado-privado-individual-de-passageiros-prestado-mediante-compartilhamento-de-veiculo-solicitando-a-partir-de-rede-digital-estruturada-por-provedor-de-rede-de-transporte-prt-e-da-outras-providencias?q=transporte+de+passageiros+por+aplicativo>. Acesso em 14 mar. 2025.

RIO GRANDE DO NORTE. **Decreto nº 11.285, de 10 de março de 1992.** Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/rn/decreto-n-11285-1992-rio-grande-do-norte-concede-isencao-do-icms-as-operacoes-internas-com-automoveis-de-passageiros-para-utilizacao-como-taxis-condicoes-que-especifica>. Acesso em 08 jan. 2025.

RIO GRANDE DO NORTE. É **inconstitucional trecho de lei que regulamenta sistema de mototáxi em Ceará Mirim.** Disponível em: <https://www.tjrn.jus.br/noticias/21485-e-inconstitucional-trecho-de-lei-que-regulamenta-sistema-de-mototaxi-em-ceara-mirim>. Acesso em: 03 abr. 2025.

RIO GRANDE DO NORTE. **Lei nº 6.967, de 30 de dezembro de 1996.** Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/rn/lei-ordinaria-n-6967-1996-rio-grande-do-norte-dispoe-sobre-o-imposto-de-propriedade-de-veiculos-automotores-ipva-e-da-outras-providencias>. Acesso em 08 jan. 2025.

SÃO PAULO. **Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016.** Dispõe sobre a exploração de atividade de transporte individual remunerado. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/sao-paulo/decreto/2016/5699/56981/decreto-n-56981-2016-dispoe-sobre-o-uso-intensivo-do-viario-urbano-municipal-para-exploracao-de-atividade-economica-privada-de-transporte-individual-remunerado-de-passageiros-de-utilidade-publica-o-servico-de-carona-solidaria-e-o-compartilhamento-de-veiculos-sem-condutor>. Acesso em 14 mar. 2025.