



PROCURADORIA GERAL
PARECER Nº 13 / 2026 - CMPM-PG

Parecer Jurídico ao Projeto de Lei nº 01/2026, que “Promove adequações na Lei Municipal 6581/2021 e suas alterações, que dispõe sobre a regulamentação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, no âmbito do Município de Pará de Minas MG e dá outras providências.

I – Do Relatório

Trata-se de parecer jurídico sobre o **Projeto de Lei nº 01/2026**, de autoria do Chefe do Poder Executivo Municipal, com o objetivo de promover alterações na **Lei Municipal nº 6.581, de 6 de julho de 2021**, que dispõe sobre a regulamentação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, no âmbito do Município de Pará de Minas.

Nos termos da proposição, pretende-se acrescentar o **inciso XVII** ao **art. 3º** da **Lei Municipal nº 6.581/2021**, com a finalidade de incluir, no rol de obrigações das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTCs), o dever de coibir o credenciamento de veículos em desconformidade com a legislação federal, especialmente no que se refere ao uso de motocicletas e veículos similares, cuja habilitação para condução seja classificada na categoria “A”, no âmbito da prestação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros intermediados por aplicativos.

A proposta prevê, ainda, a inclusão do **inciso XV** ao **art. 10** da **Lei Municipal nº 6.581/2021**, a fim de estabelecer que o descumprimento da obrigação acima referida configura infração administrativa de natureza gravíssima, sujeita à aplicação de multa, nos termos da legislação municipal.

Na justificativa apresentada, o Chefe do Poder Executivo sustenta que, embora a legislação federal tenha reconhecido e disciplinado o transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de aplicativos, o exercício dessa atividade deve observar estritamente os parâmetros fixados pela União, notadamente aqueles previstos na **Lei Federal nº 12.587/2012**, com redação dada pela **Lei Federal nº 13.640/2018**, que exige habilitação mínima na categoria “B” para o condutor do veículo.

Destaca-se, ainda, que a mera negativa administrativa ao credenciamento de motocicletas não tem se mostrado suficiente para impedir a prática considerada irregular,



razão pela qual se revela necessária a previsão expressa de obrigações e sanções direcionadas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTCs), como forma de assegurar a efetividade da norma municipal e a observância da legislação federal de regência.

É o relatório.

II – Das Atribuições da Procuradoria Jurídica

A Procuradoria Jurídica da Câmara de Pará de Minas, órgão consultivo previsto no art. 44 da Resolução nº 543/2017 (Regimento Interno), exerce funções de assessoramento jurídico e orientação institucional à Mesa Diretora, à Presidência e aos setores legislativos, por meio da emissão de pareceres, manifestações e aconselhamentos técnicos.

Trata-se de órgão que, embora não detenha competência decisória, presta orientação jurídico-consultiva aos agentes políticos e administrativos, sem caráter vinculante.

Os pareceres jurídicos consistem em manifestações opinativas, destinadas a prevenir inconformidades e a fundamentar a tomada de decisões. Como bem ensina Hely Lopes Meirelles¹:

O parecer tem caráter meramente opinativo, não vinculando a Administração ou os particulares à sua motivação ou conclusões, salvo se aprovado por ato subsequente. Já, então, o que subsiste como ato administrativo não é o parecer, mas, sim, o ato de sua aprovação por quem o solicitou, que poderá revestir a modalidade normativa, ordinatória, negocial ou punitiva.

No mesmo sentido, já decidiu o Supremo Tribunal Federal²:

O parecer emitido por procurador ou advogado de órgão da administração pública não é ato administrativo. Nada mais é do que a opinião emitida pelo operador do direito, opinião técnico-jurídica, que orientará o administrador na tomada da decisão, na prática do alto administrativo, que se constitui na execução ex officio da lei. Na oportunidade do julgamento, porquanto envolvido na espécie simples parecer, ou seja, ato opinativo que poderia ser, ou não, considerado pelo administrador.

¹ MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 41ª ed., Malheiros Editores. São Paulo, 2015, p. 204.

² Mandado de Segurança nº 24.584-1 – Distrito Federal – Relator: Min. Marco Aurélio de Mello – STF.



Assim, reafirma-se que **a função consultiva desempenhada por esta Procuradoria não possui efeito vinculante, competindo aos agentes políticos, em última instância, formar livremente sua convicção, ainda que em sentido diverso da opinião aqui exposta.**

Cumprе ressaltar, por fim, que a atuação desta Procuradoria se restringe à análise estritamente jurídica da matéria submetida, com base nos documentos que a instruem, não abrangendo aspectos técnicos específicos ou juízos de conveniência e oportunidade, cuja apreciação cabe exclusivamente aos órgãos e setores competentes³.

III – Da Técnica Legislativa

Cumprе esclarecer, de início, que toda elaboração legislativa exige a observância de procedimentos e normas redacionais específicas, requisitos que se inserem no âmbito da denominada “técnica legislativa”.

A técnica legislativa corresponde ao conjunto de procedimentos, normas de redação e regras de formatação voltado à adequada elaboração dos atos normativos. Seu correto emprego assegura clareza, coerência, objetividade e aplicabilidade às normas jurídicas, abrangendo desde a fase de propositura até sua publicação oficial.

A construção legislativa deve pautar-se pelo bom senso, responsabilidade e objetividade, considerando que a lei impacta direta ou indiretamente a coletividade e se destina a um número indeterminado de destinatários. Assim, a construção de leis deve prezar pela clareza, precisão e utilidade prática, de modo a garantir sua efetividade e conformidade ao interesse público.

O Regimento Interno desta Casa Legislativa, em seu art. 142, dispõe que a proposta de emenda à lei Orgânica e os projetos deverão ser redigidos de forma articulada, conforme a técnica legislativa.

No âmbito do município de Pará de Minas, inexistе norma específica que regule a edição e elaboração de conteúdo legislativo, fazendo-se necessário, por isso, que se recorra a normas federais aplicáveis – no caso, a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Neste contexto, **não** foram verificadas inconsistências de ordem técnica que maculem a estruturação da proposição.

³ Esse achado foi sintetizado no manual de boas práticas consultivas da AGU: “o órgão consultivo não deve emitir manifestações conclusivas sobre temas não jurídicos, tais como os técnicos, administrativos ou de conveniência e oportunidade”.



Contudo, orientamos que as **correções gramaticais necessárias, se houver**, sejam procedidas quando da redação final, nos termos regimentais:

Art. 209. Concluída a votação da proposição, com ou sem emendas aprovadas, caberá à Mesa Diretora adequar o texto à correção vernácula, procedendo-se à redação final. [Destacamos]

IV – Da Análise Formal da Proposição

A matéria objeto do **Projeto de Lei nº 01/2026** insere-se na **competência legislativa do Município**, por tratar de interesse local, nos termos do art. 30, inciso I, da Constituição Federal e do art. 15, inciso I, da Lei Orgânica Municipal. Ambos os dispositivos atribuem ao Município a competência para legislar sobre assuntos de interesse local, visando ao bem-estar da população e à tutela de questões próprias de sua realidade.

Nesse sentido, José Nilo de Castro⁴ conceitua interesse local como “todos os assuntos do Município, mesmo em que ele não fosse o único interessado, desde que seja o principal [...] tudo que repercute direta e imediatamente na vida municipal é de interesse local”. Corroborando, Hely Lopes Meirelles leciona que⁵:

*A aferição, portanto, da competência municipal sobre serviços públicos locais há de ser feita em cada caso concreto, tomando-se como elemento aferidor o critério da **predominância do interesse, e não o da exclusividade**, em face das circunstâncias de lugar, natureza e finalidades do serviço. [Destacamos]*

No mesmo sentido, o Ministro do Supremo Tribunal Federal Gilmar Ferreira Mendes, em obra doutrinária de sua autoria⁶, ao discorrer sobre a competência legislativa dos Municípios, esclarece que:

Uma parte das competências reservadas dos Municípios foi explicitamente enumerada pela CF, por exemplo, a de criar distritos (art. 29, IV) e a de instituir guardas municipais para a proteção de seus bens, serviços e instalações (art. 144, § 8º).

*Outra parcela destas competências é implícita. As competências implícitas decorrem da cláusula do art. 30, I, da CF, que atribui aos Municípios “legislar sobre assuntos de interesse local”, **significando***

⁴ CASTRO, José Nilo de. Direito Municipal Positivo. 4. ed. Editora Del Rey, Belo Horizonte, 1999, p. 49.

⁵ MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Municipal Brasileiro. 14ª ed. Malheiros Editores, São Paulo, 2006, p. 338

⁶ MENDES, Gilmar Ferreira. “Curso de Direito Constitucional”. São Paulo: Saraiva, 2007. pág. 776



interesse predominantemente municipal, já que não há fato local que não repercute, de alguma forma, igualmente, sobre as demais esferas da federação. Consideram-se de interesse local as atividades, e a respectiva regulação legislativa, pertinentes a transportes coletivos municipais, coleta de lixo, ordenação do solo urbano, fiscalização das condições de higiene de bares e restaurantes, entre outras.
[Destacamos]

Dessa forma, o interesse local não se caracteriza pela exclusão do interesse da União ou do Estado, mas pela **predominância do interesse municipal** na disciplina normativa da matéria.

Assim, no exercício das atribuições que lhe são constitucionalmente conferidas, podem os Municípios editar atos administrativos e legislativos, desde que o façam dentro dos limites de sua competência para legislar sobre assuntos de interesse local.

Ademais, a matéria tratada no presente Projeto de Lei — atinente aos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros intermediados por aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede — amolda-se, igualmente, à **competência legislativa suplementar** prevista no art. 30, inciso II, da Constituição Federal, segundo o qual compete aos Municípios suplementar a legislação federal e estadual no que couber. No mesmo sentido dispõem os arts. 15, inciso II, e 17, da Lei Orgânica do Município.

Pela competência suplementar, o Município pode suprir lacunas e detalhar a aplicação da legislação federal e estadual, desde que não a contrarie, sendo imprescindível, para tanto, que a matéria envolva efetivo interesse local.

Ressalte-se, ainda, que a competência legislativa para legislar sobre **trânsito e transporte** é, em regra, **privativa da União**, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, a qual editou a **Lei Federal nº 12.587/2012**, instituidora das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Referida lei foi alterada pela **Lei Federal nº 13.640/2018**, que passou a disciplinar especificamente o **transporte remunerado privado individual de passageiros**, definido no inciso X do art. 4º como “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”.

Nesse contexto, a própria legislação federal atribuiu expressamente aos Municípios a competência para regulamentar e fiscalizar o referido serviço no âmbito de seus territórios, conforme se extrai dos arts. 11-A e 11-B da Lei Federal nº 12.587/2012, *verbis*:

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)

(...) [Destacamos]

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)

(...) [Destacamos]

Dessa forma, não subsiste dúvida quanto à **competência legislativa do Município** para dispor sobre a matéria tratada no Projeto de Lei em apreço, nos estritos limites estabelecidos pela Constituição Federal e pela legislação federal de regência.

No que se refere à **iniciativa legislativa**, salvo melhor juízo, aplica-se ao caso a regra geral prevista no art. 53 da Lei Orgânica Municipal, que confere iniciativa **concorrente** para proposição de leis ordinárias e complementares aos Vereadores, ao Prefeito e aos cidadãos.:

Art. 53. A iniciativa de lei complementar e ordinária cabe a qualquer vereador, ao prefeito e aos cidadãos, na forma e nos casos definidos nesta Lei Orgânica. (Redação dada pela Emenda à Lei Orgânica nº 26/2019)

Considerando que o projeto em análise é de autoria do **Chefe do Poder Executivo**, não se evidencia qualquer vício quanto à iniciativa.

Por fim, quanto à **espécie normativa**, inexistente previsão constitucional ou orgânica que imponha tratamento diverso, sendo adequada a utilização de **lei ordinária** para promover alterações em diploma de mesma hierarquia normativa, preservando-se a coerência e a harmonia do ordenamento jurídico municipal.

Diante do exposto, não se vislumbra óbice quanto à **constitucionalidade formal** da proposição, a qual se mostra adequada sob os aspectos da competência legislativa, da legitimidade da iniciativa e da espécie normativa adotada.

V – Da Análise Material da Proposição

O **Projeto de Lei nº 01/2026**, conforme já relatado, objetiva promover duas alterações pontuais na **Lei Municipal nº 6.581/2021**, que regulamenta, no âmbito do Município de Pará de Minas, os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros intermediados por aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.



A primeira modificação consiste na inclusão do **inciso XVII ao art. 3º**, que elenca as obrigações das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, nos seguintes termos:

Art. 3º. São obrigações das OTTC's credenciadas, para prestação dos serviços de que trata esta lei:

(...)

XVII – Promover todos os atos necessários a coibir o credenciamento de veículos em descompasso com a legislação federal vigente, notadamente diante do disposto no inciso I do art. 11-B da Lei Federal 12.587/2012, com redação da Lei Federal 13.640/2018, especialmente no que tange às motocicletas e similares, cuja habilitação para condução seja classificada na categoria “A”.

A segunda alteração pretende acrescentar o **inciso XV ao art. 10** da Lei Municipal nº 6.581/2021, a fim de tipificar como infração gravíssima, sujeita à aplicação de multa, a seguinte conduta:

Art. 10. As OTTC's estão sujeitas às seguintes sanções, de acordo com as condutas às quais correspondem:

(...)

XV – efetivar o credenciamento de veículos em descompasso com a legislação federal vigente, especialmente no que tange às motocicletas e similares, cuja habilitação para condução seja classificada na categoria “A” (infração gravíssima), com incidência de multa na forma delineada no inciso IV do artigo 9.º desta Lei.

Conforme exposto na justificativa do projeto, o Poder Executivo Municipal entende que tais adequações se mostram necessárias para o exercício **mais efetivo do poder de polícia administrativa**, garantindo-se a adequada fiscalização do serviço, a observância dos parâmetros legais de regência e a segurança dos usuários, mediante a instituição de deveres claros às OTTCs e de sanções proporcionais às condutas praticadas em desconformidade com a legislação federal.

A controvérsia relacionada ao transporte de passageiros por motocicletas exige, inicialmente, a distinção conceitual e normativa entre o **mototáxi** e o **transporte remunerado privado individual de passageiros intermediado por aplicativos**, modalidades que não se confundem jurídica nem legalmente.

O **mototáxi** constitui modalidade de transporte público individual de passageiros, expressamente reconhecida e disciplinada pela **Lei Federal nº 12.009/2009**, que regulamenta o exercício das atividades de transporte de passageiros em motocicletas, exigindo, para tanto,



habilitação na **categoria “A”**. Trata-se, portanto, de atividade prevista no ordenamento jurídico federal, cuja regulamentação e fiscalização podem ser exercidas pelo Município, respeitados os parâmetros nacionais.

Diversamente, o denominado **“moto Uber”** ou **“Uber Moto”** enquadra-se no conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, disciplinado pela **Lei Federal nº 12.587/2012**, com as alterações introduzidas pela **Lei Federal nº 13.640/2018**. Essa legislação estabelece, de forma expressa, os requisitos para o exercício da atividade, dispondo o art. 11-B, inciso I, que o serviço somente será autorizado ao motorista que:

“possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada.”

Nota-se que a legislação federal **não contempla a habilitação na categoria “A”**, própria para condução de motocicletas, como apta ao exercício do transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativos. Tampouco há, no referido diploma legal, qualquer previsão autorizativa para a utilização de motocicletas nessa modalidade de transporte.

Cumprir destacar que a **Lei Federal nº 13.640/2018** não instituiu uma categoria genérica de “transporte privado individual” aplicável a qualquer tipo de veículo. Ao contrário, limitou-se a inserir e disciplinar uma modalidade específica — o transporte remunerado privado individual de passageiros (art. 4º, X, da Lei nº 12.587/2012) – concebida a partir do modelo historicamente estruturado com **veículos automotores de quatro rodas**.

A exigência de Carteira Nacional de Habilitação na categoria “B ou superior”, prevista no art. 11-B da Lei nº 12.587/2012, evidencia que o legislador federal **deliberadamente excluiu as motocicletas** do âmbito de incidência dessa modalidade de transporte.

Nesse contexto, a inexistência de autorização legal federal para o uso de motocicletas no transporte remunerado privado individual de passageiros impede que os Municípios admitam ou autorizem tal prática por meio de regulamentação local, sob pena de violação ao princípio da legalidade e de extrapolação da competência municipal suplementar, com invasão da competência privativa da União.

O Supremo Tribunal Federal, ao julgar o **RE nº 1.054.110 (Tema 967)**, firmou entendimento no sentido de que:

“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". [Destacamos]

Tal precedente é plenamente aplicável ao caso em análise, pois reforça que a atuação municipal deve se limitar à observância e à execução das diretrizes estabelecidas pela legislação federal, sendo vedada ao ente local a **autorização de modalidades de transporte não previstas ou incompatíveis com os requisitos nacionais**.

Importa destacar, ainda, que não se está diante de criação de proibição municipal ao exercício de atividade econômica lícita, mas de uma **impossibilidade jurídica decorrente da própria legislação federal vigente**, que não autoriza o transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicletas intermediado por aplicativos.

O Supremo Tribunal Federal, em recente decisão (11/11/2025), ao apreciar a **ADI nº 7.852 (MC-REF/SP)**, que versou sobre a constitucionalidade de lei estadual que condicionava a utilização de motocicletas no transporte remunerado privado individual de passageiros à prévia autorização municipal, reafirmou a **primazia da legislação federal na definição dos parâmetros da atividade**, bem como os limites da atuação normativa dos entes subnacionais.

Na ocasião, a Corte destacou que, **embora seja vedado ao Poder Público proibir ou restringir de forma desarrazoada atividade econômica lícita**, a atuação regulatória dos Estados e Municípios deve observar estritamente os parâmetros estabelecidos pela União, especialmente no que tange à disciplina do transporte e do trânsito, matérias de competência privativa federal (art. 22, XI, da Constituição Federal).

Nesse sentido, assentou o Supremo Tribunal Federal que: *“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.”*

O referido precedente reforça que não compete ao ente local autorizar modalidades de transporte ou requisitos não previstos na legislação federal de regência, sob pena de violação ao princípio da legalidade e à repartição constitucional de competências.

Importante mencionar que a própria **Lei Municipal nº 6.581/2021 já contém dispositivos que vedam, de forma indireta, o credenciamento de motocicletas**, conforme se extrai do caput do art. 2º e do art. 3º, inciso IV, alínea “c”, e inciso V, alínea “b”, ao exigir veículos com capacidade mínima, número de portas e habilitação na categoria “B ou superior”:



Art. 2º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros será prestado em veículo particular com capacidade total de no mínimo 05 (cinco) e no máximo 07 (sete) lugares.

(...) [Destacamos]

Art. 3º São obrigações das OTTCs credenciadas, para prestação dos serviços de que trata esta lei:

(...)

IV - credenciar o motorista e os motoristas auxiliares, exigindo deles, nos termos da Lei nº 13.640/2018: (Redação dada pela Lei nº 7070/2024)

(...)

c) Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior contendo a informação de que exerce atividade remunerada;

(...)

V - cadastrar os veículos para prestação dos serviços, atendendo aos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade, e os requisitos estabelecidos nesta lei e na Lei nº 13.640/2018:

(...)

b) ser dotados de no mínimo 04 (quatro) portas;

(...) [Destacamos]

A iniciativa do Poder Executivo, portanto, visa **densificar e tornar efetiva essa vedação já existente**, diante da constatação de que a mera negativa administrativa ao credenciamento não tem se mostrado suficiente para coibir a prática irregular, sendo necessária a previsão expressa de obrigações às OTTCs e de sanções correspondentes ao seu descumprimento.

Nesse cenário, o **Projeto de Lei Ordinária nº 01/2026** revela-se plenamente compatível com a Constituição e com a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, uma vez que não proíbe o serviço de mototáxi, regulado por legislação federal própria, não cria restrição nova ao transporte por aplicativos, não inova no ordenamento jurídico, mas apenas impede o credenciamento de veículos e condutores em desconformidade com os parâmetros fixados pela lei federal que disciplina o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Por fim, no que se refere aos aspectos econômico-financeiros, verifica-se que a presente proposição não gera qualquer ônus aos cofres públicos municipais, inexistindo necessidade de apresentação de estimativa de impacto orçamentário-financeiro.

Assim, o Projeto de Lei em análise mostra-se **materialmente** adequado, estando em conformidade com os princípios constitucionais, a legislação federal vigente e a jurisprudência consolidada do Supremo Tribunal Federal, não se identificando vícios de juridicidade que obstem sua regular tramitação.



VI – Da Conclusão

Por todo o exposto, considerando que a matéria versada no **Projeto de Lei nº 01/2026** insere-se na competência legislativa municipal e submete-se à iniciativa legislativa concorrente, esta Procuradoria Jurídica entende que a proposição não apresenta vícios de constitucionalidade ou legalidade, **encontrando-se apta à regular tramitação no âmbito do Poder Legislativo Municipal.**

Ressalta-se que, para aprovação de matéria dessa natureza, exige-se quórum de maioria simples, desde que presente a maioria absoluta dos membros da Câmara Municipal, nos termos do art. 195 do Regimento Interno.


É o parecer, que se submete, *sub censura*, à elevada apreciação da **Comissão de Legislação e Justiça** desta Casa Legislativa.

Ressalta-se, ainda, que a matéria também se encontra afeta à **Comissão de Obras, Serviços Públicos Municipais e Meio Ambiente**, nos termos do artigo 54, inciso XIV do Regimento Interno.

Pará de Minas, 30 de janeiro de 2026.



Evandro Rafael Silva
Procurador-Geral



Sheila Bastos Gomes
Procuradora Adjunta

EM BRANCO