

| | | |
|---|---|---|
|  | Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa |  |
| Despacho | NP: 2kvn07ej SECRETARIA DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS 19/11/2025 Projeto de lei nº 1851/2025 Protocolo nº 12160/2025 Processo nº 3715/2025 | |
| Autor: Dep. Beto Dois a Um | | |

Institui o Serviço de Transporte Público Alternativo Intermunicipal de Passageiros, operado por veículos táxi, no âmbito do Estado de Mato Grosso, e dá outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO, tendo em vista o que dispõe o Art. 42 da Constituição Estadual, aprova e o Governador do Estado sanciona a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Estado de Mato Grosso, o Serviço de Transporte Público Alternativo Intermunicipal de Passageiros (STPAIP), destinado à prestação remunerada de transporte de passageiros entre municípios do Estado, operado por veículos táxi regularmente autorizados pelo município de origem e credenciados pela Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Mato Grosso – AGER-MT.

Art. 2º O STPAIP possui natureza pública, delegável, de caráter complementar e não concorrencial ao Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros – STCRIP/MT, regido pela Lei Complementar nº 432/2011 e demais normas aplicáveis.

Art. 3º Poderão prestar o serviço de que trata esta Lei os permissionários de táxi devidamente:

- I – licenciados pelo município da sede de origem do serviço;
- II – inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Passageiros – RNTRC, quando exigido pela ANTT;
- III – credenciados pela AGER-MT, conforme normas complementares.

Art. 4º O credenciamento pela AGER-MT observará, no mínimo:

- I – apresentação da permissão municipal válida;
- II – comprovação de regularidade fiscal, trabalhista, previdenciária e de segurança veicular;
- III – registro do veículo, motorista auxiliar (quando houver) e dados de identificação do ponto de partida;
- IV – vistoria anual do veículo;
- V – adesão ao seguro obrigatório de passageiros.

Art. 5º A SINFRA e a AGER-MT definirão, em ato regulamentar, os parâmetros operacionais do serviço,

| | | |
|---|--|---|
|  | Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa |  |
|---|--|---|

especialmente:

- I – horários e frequência;
- II – trajetos autorizados;
- III – número máximo de veículos por linha, respeitando estudos de demanda;
- IV – condições para embarque/desembarque;
- V – tarifa autorizada ou critério de precificação, observada a modicidade.

Art. 6º O serviço será prestado preferencialmente em veículos de até 7 (sete) lugares, incluindo o motorista, atendendo normas de segurança de trânsito e requisitos estabelecidos pela AGER-MT.

Art. 7º É vedado ao permissionário:

- I – operar linha intermunicipal sem prévia autorização/credenciamento;
- II – realizar embarque e desembarque em pontos não autorizados;
- III – utilizar veículos não cadastrados;
- IV – praticar preços abusivos ou abaixo do mínimo estabelecido pela regulamentação.

Art. 8º O descumprimento das disposições desta Lei e das normas da AGER-MT sujeitará o infrator às penalidades administrativas, incluindo advertência, multa, suspensão ou cancelamento do credenciamento.

Art. 9º A AGER-MT poderá celebrar convênios com municípios para compartilhamento de informações, fiscalização e integração operacional.

Art. 10º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem por finalidade instituir, no âmbito do Estado de Mato Grosso, o Serviço de Transporte Público Alternativo Intermunicipal de Passageiros (STPAIP), permitindo que permissionários de táxi, devidamente licenciados pelos Municípios e credenciados pela AGER-MT, possam realizar deslocamentos entre municípios, de maneira complementar ao Sistema Regular de Transporte Coletivo Intermunicipal – STCRIP/MT, regido pela Lei Complementar Estadual nº 432/2011.

O Estado de Mato Grosso apresenta características territoriais singulares: grandes distâncias, baixa densidade demográfica, municípios com áreas extensas e localização dispersa. Nesse cenário, o transporte coletivo tradicional não alcança, de forma plena, todas as necessidades de deslocamento da população, especialmente em trajetos de curta distância entre cidades vizinhas, localidades rurais, distritos e comunidades que não dispõem de linhas regulares ou possuem baixa frequência de horários.

A realidade prática demonstra que o deslocamento intermunicipal por veículos táxi já ocorre de fato, embora ainda sem marco legal específico, sem padronização de veículos, sem regras tarifárias e sem mecanismos formais de fiscalização, o que expõe o usuário a riscos e gera insegurança jurídica aos profissionais que prestam o serviço. Essa lacuna legislativa cria um ambiente de informalidade, dificulta o papel regulatório do Estado e impede que o transporte complementar contribua de maneira integrada para a mobilidade pública.

| | | |
|---|--|---|
|  | Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa |  |
|---|--|---|

Portanto, a regulamentação aqui proposta representa um atendimento direto a uma demanda social real e crescente, garantindo segurança, previsibilidade e qualidade aos usuários, e legalidade e proteção profissional aos taxistas.

A Constituição Federal, em seu art. 25, §1º, confere aos Estados competência plena para organizar e prestar o serviço público de transporte intermunicipal. O Supremo Tribunal Federal, em reiterados julgados, consolidou entendimento de que transporte intermunicipal é matéria de competência legislativa e administrativa estadual, não configurando invasão de competência municipal tampouco federal.

A Lei Complementar Estadual nº 432/2011 estabelece a estrutura do STCRIP/MT e admite a existência de serviços complementares, desde que observados os princípios da modicidade tarifária, eficiência, continuidade, segurança e equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias.

O presente Projeto de Lei se fundamenta nesses dispositivos, ao:

1. não interferir nas linhas regulares já concedidas;
2. instituir o serviço como complementar, atendendo microrrotas e demandas específicas;
3. atribuir à AGER-MT o papel fiscalizador e credenciador, em coerência com suas competências legais;
4. integrar o Município (que concede a permissão de táxi) ao Estado (que regula a operação intermunicipal).

Portanto, trata-se de proposição plenamente constitucional, harmônica com a legislação estadual vigente e tecnicamente compatível com a estrutura regulatória de Mato Grosso. A criação do STPAIP permitirá:

- ampliação imediata da oferta de transporte intermunicipal em regiões de baixa demanda;
- maior comodidade, rapidez e flexibilidade de horários;
- atendimento a localidades rurais e distritos não alcançados pelo transporte coletivo;
- reforço da segurança viária através de vistorias e fiscalização padronizada;
- garantia de preços compatíveis e devidamente regulados;
- inclusão de condutores experientes e já regulamentados pelo Município.

Em muitos municípios de pequeno porte, o táxi representa o único serviço de transporte formal disponível, sendo imprescindível permitir que esse serviço se estenda a municípios vizinhos, garantindo inclusão e acessibilidade.

- fortalece a economia local através da geração de renda adicional para permissionários de táxi;
- estimula o desenvolvimento regional ao facilitar circulação de mão de obra, mercadorias leves e serviços;
- reduz a dependência de transporte clandestino, aumentando segurança e arrecadação;
- favorece a integração econômica entre municípios limítrofes e polos regionais.

Estudos de mobilidade de estados que adotaram legislação similar (Rondônia, Acre, Maranhão, Tocantins) demonstram que o transporte alternativo complementa — e não substitui — o transporte coletivo tradicional, preenchendo lacunas e aumentando o acesso a serviços essenciais como saúde, educação e trabalho. Hoje o transporte alternativo intermunicipal realizado por táxis opera em uma zona cinzenta: nem claramente permitido, nem claramente proibido. Isso gera:

- insegurança jurídica aos permissionários;
- dificuldade de fiscalização por parte da AGER-MT;
- conflitos com concessionárias do transporte regular;
- ausência de padronização mínima de segurança;
- prejuízo ao usuário, que fica sem respaldo normativo.

Com o PL:

| | | |
|---|--|---|
|  | Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa |  |
|---|--|---|

- a AGER-MT passa a ter instrumentos legais claros de fiscalização;
- o Estado define requisitos mínimos de operação, vistoria e documentação;
- o serviço entra no radar estatístico de mobilidade, permitindo planejamento integrado.

Esse ordenamento fortalece a governança pública, confere transparência ao serviço e protege a população usuária. O Projeto é expressamente cuidadoso ao:

- estabelecer o serviço como estritamente complementar, não concorrencial;
- exigir credenciamento individual pela AGER-MT;
- permitir apenas veículos táxi já licenciados pelo Município;
- definir que o Estado limitará rotas, horários e quantitativos para preservar o equilíbrio econômico-financeiro das concessões;
- criar barreiras técnicas e regulatórias que evitem o desvirtuamento do serviço para algo semelhante ao transporte coletivo regular.

Com isso, eventuais conflitos com concessionárias ficam mitigados e o sistema como um todo ganha eficiência e racionalidade.

O presente Projeto de Lei atende aos princípios constitucionais da administração pública, especialmente os da eficiência, legalidade, segurança, continuidade e modicidade, ao mesmo tempo em que responde a uma demanda urgente da população que depende de deslocamento frequente entre municípios vizinhos. Regulamentar o transporte alternativo intermunicipal de passageiros:

- reduz a informalidade,
- aumenta a segurança do usuário,
- dá suporte jurídico à atividade dos taxistas,
- expande o acesso à mobilidade,
- fortalece o papel regulador do Estado,
- estimula o desenvolvimento regional.

Por essas razões — sociais, econômicas, jurídicas e de segurança — submeto o presente Projeto de Lei à elevada apreciação dos nobres Parlamentares da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, confiante em sua relevância pública e urgência social.

Edifício Dante Martins de Oliveira
 Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 19 de Novembro de 2025

Beto Dois a Um
 Deputado Estadual