



Prefeitura Municipal de Rio Branco
Secretaria Especial de Assuntos Jurídicos e Atos Oficiais
Chefia de Gabinete

OFÍCIO Nº 216/2026 SEJUR-SECESP-CG

Rio Branco, 23 de abril de 2026.

À Sua Excelência o Senhor

Joabe Lira de Queiroz

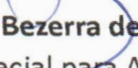
Presidente da Câmara Municipal de Rio Branco

ASSUNTO: ENCAMINHAMENTO DO VETO INTEGRAL – PROJETO DE LEI Nº 177/2025, QUE DEU ORIGEM AO AUTÓGRAFO Nº 31/2026

Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho a Vossa Excelência a Mensagem de Veto Parcial do Chefe do Poder Executivo ao Autógrafo de Lei nº 31/2026, oriundo do Projeto de Lei nº 177/2025, de autoria parlamentar, que “Regulamenta o serviço de transporte individual privado de passageiros por motocicletas, intermediado por aplicativos ou outras tecnologias de rede, no Município de Rio Branco”, informando que o veto recai sobre o inciso I do art. 4º, que estabelece limite máximo de 8 (oito) anos de fabricação para os veículos, e sobre o inciso II do art. 5º, nos termos do autógrafo, cujas razões encontram-se consignadas na Mensagem Governamental nº 1032776, constante dos autos RBSEI nº 0131.000073/2026-49, para apreciação dessa Egrégia Câmara Municipal.

Respeitosamente,


Jorge Eduardo Bezerra de Souza Sobrinho
Secretário Especial para Assuntos Jurídico

Recebido Por: Geannny Araújo 27.04.2026 às 10:05



SECRETARIA ESPECIAL DE ASSUNTOS JURÍDICOS E ATOS OFICIAIS

MENSAGEM GOVERNAMENTAL Nº 1032776

RAZÕES DO VETO INTEGRAL AO PROJETO DE LEI Nº 177/2025, QUE DEU ORIGEM AO AUTÓGRAFO Nº 31/2026.

Senhor Presidente,

Senhoras Vereadoras,

Senhores Vereadores,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos da Lei Orgânica do Município de Rio Branco, decidi **VETAR PARCIALMENTE** o Autógrafo de Lei nº 31/2026, oriundo do Projeto de Lei nº 177/2025, de autoria parlamentar, que “Regulamenta o serviço de transporte individual privado de passageiros por motocicletas, intermediado por aplicativos ou outras tecnologias de rede, no Município de Rio Branco”.

O veto recai especificamente sobre:

- o inciso I do art. 4º, que estabelece limite máximo de 8 (oito) anos de fabricação para os veículos;
- o inciso II do art. 5º, conforme redação do autógrafo.

A presente decisão fundamenta-se em razões de **constitucionalidade material, interesse público, proporcionalidade e necessidade de harmonização normativa**, conforme exposto a seguir:

I – DA VIOLAÇÃO AOS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE (ART. 4º, INCISO I)

O inciso I do art. 4º estabelece limite máximo de 8 (oito) anos de fabricação para as motocicletas utilizadas na prestação do serviço.



SECRETARIA ESPECIAL DE ASSUNTOS JURÍDICOS E ATOS OFICIAIS

Todavia, a imposição desse critério etário rígido revela-se **materialmente inadequada e desproporcional**, à luz dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, que orientam e limitam a atuação normativa do Poder Público, especialmente quando há restrição a direitos fundamentais de natureza econômica.

A análise da constitucionalidade material da medida, sob a ótica da proporcionalidade, compreendida em suas dimensões de adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito, evidencia sua inconsistência.

Inicialmente, quanto à **adequação**, não há demonstração técnica de que a simples limitação da idade do veículo seja, por si só, fator determinante para garantir maior segurança na prestação do serviço. A segurança veicular está diretamente relacionada ao estado de conservação, à manutenção periódica e ao cumprimento de exigências técnicas, e não exclusivamente ao tempo de fabricação do bem. Dessa forma, o critério adotado mostra-se insuficiente e impreciso para alcançar o fim pretendido.

No que se refere à **necessidade**, verifica-se que existem instrumentos regulatórios menos gravosos e mais eficazes para assegurar a segurança dos usuários, tais como inspeções veiculares periódicas, certificações técnicas e fiscalização contínua, já contemplados em normas administrativas vigentes. Assim, a imposição de um limite temporal rígido configura medida excessiva, por restringir direitos sem que haja demonstração de sua indispensabilidade.

No tocante à **proporcionalidade em sentido estrito**, observa-se que os prejuízos decorrentes da medida superam eventuais benefícios. A restrição imposta gera impacto direto sobre os condutores, ao exigir a substituição precoce de seus veículos, elevando significativamente os custos de ingresso e permanência na atividade, sem contrapartida concreta e comprovada em termos de segurança pública ou qualidade do serviço.

Além disso, a norma cria **inconsistência no ordenamento jurídico municipal**, ao estabelecer limite mais restritivo do que aquele previsto em regulamentação administrativa vigente, o que compromete a coerência normativa, fragiliza a previsibilidade das regras e gera insegurança jurídica tanto para os operadores quanto para a Administração Pública.

Sob a perspectiva econômica, os efeitos da medida são igualmente relevantes, pois:

- restringem o acesso de trabalhadores à atividade econômica, especialmente aqueles em situação de maior vulnerabilidade;
- elevam os custos operacionais de forma significativa e desproporcional;
- reduzem a competitividade do setor, com potencial impacto negativo sobre a oferta do serviço e os preços ao consumidor.



SECRETARIA ESPECIAL DE ASSUNTOS JURÍDICOS E ATOS OFICIAIS

Nesse contexto, a medida caracteriza **intervenção estatal excessiva e desarrazoada na atividade econômica**, em afronta aos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência (art. 170), bem como ao direito fundamental ao livre exercício profissional (art. 5º, XIII).

Diante de todo o exposto, conclui-se que o dispositivo não atende aos parâmetros constitucionais de validade material, revelando-se incompatível com a ordem jurídica vigente, razão pela qual se impõe o veto.

II – DA INADEQUAÇÃO REGULATÓRIA E EXCESSO DE INTERVENÇÃO (ART. 5º, INCISO II)

O inciso II do art. 5º estabelece obrigação que implica interferência direta na organização e no funcionamento da atividade econômica privada, ultrapassando os limites do poder regulatório municipal e configurando indevida intervenção estatal no domínio econômico.

A Constituição Federal, ao disciplinar a ordem econômica, estabelece como fundamentos a livre iniciativa e a livre concorrência (art. 170), assegurando, ainda, o livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão (art. 5º, XIII). Tais garantias impõem ao Estado o dever de atuar de forma subsidiária, proporcional e estritamente necessária, evitando a criação de entraves injustificados ao exercício de atividades econômicas lícitas.

Nesse contexto, a validade de medidas regulatórias deve ser aferida à luz dos critérios da proporcionalidade, em suas três dimensões: adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito.

No caso em análise, o dispositivo questionado não supera esse controle.

Sob o aspecto da adequação, não se evidencia que a obrigação imposta seja apta a produzir ganho regulatório efetivo ou melhoria concreta na prestação do serviço, carecendo de justificativa técnica que demonstre sua utilidade para a coletividade.

Quanto à necessidade, verifica-se que a medida não se mostra indispensável, sobretudo diante da existência de mecanismos regulatórios já disponíveis e suficientes no âmbito municipal, capazes de atingir os objetivos pretendidos com menor grau de restrição à atividade econômica. A imposição de nova obrigação, sem demonstração de lacuna normativa relevante, revela-se, portanto, redundante e excessiva.

No que concerne à proporcionalidade em sentido estrito, os custos e ônus impostos aos agentes econômicos mostram-se superiores aos eventuais benefícios esperados. A criação de exigências adicionais tende a:

- ampliar a carga burocrática sobre condutores e plataformas;



SECRETARIA ESPECIAL DE ASSUNTOS JURÍDICOS E ATOS OFICIAIS

- elevar custos operacionais;
- dificultar a entrada e permanência de trabalhadores na atividade;
- impactar negativamente a dinâmica concorrencial do setor.

Além disso, a norma apresenta deficiência quanto à sua delimitação normativa, ao não especificar de forma clara:

- o alcance da obrigação imposta;
- os critérios objetivos para seu cumprimento;
- os parâmetros de fiscalização e eventual sanção.

Tal indeterminação compromete diretamente os princípios da:

da norma;

econômica;

• eficiência administrativa (art. 37 da Constituição Federal), ao dificultar a atuação fiscalizatória e a uniformidade de interpretação.

Cumprido destacar que o Supremo Tribunal Federal, ao julgar o Tema 967 da Repercussão Geral (RE 1.054.110), firmou entendimento vinculante no sentido de que a atuação normativa dos entes subnacionais sobre o transporte privado por aplicativo não pode resultar em restrições desproporcionais, excessivas ou que, na prática, inviabilizem ou dificultem indevidamente o exercício da atividade econômica.

Nesse cenário, o dispositivo em análise, ao impor obrigação sem demonstração de necessidade, com elevado potencial de onerosidade e sem adequada precisão normativa, revela-se incompatível com os parâmetros constitucionais que regem a intervenção estatal no domínio econômico.

III – DA NECESSIDADE DE COERÊNCIA E HARMONIZAÇÃO DO ORDENAMENTO

A manutenção dos dispositivos vetados comprometeria a **coerência sistêmica da regulação municipal**, ao criar:

- sobreposição com normas já existentes;

9



SECRETARIA ESPECIAL DE ASSUNTOS JURÍDICOS E ATOS OFICIAIS

- divergências entre lei e atos infralegais;
- dificuldades operacionais na fiscalização e aplicação da norma.

A atuação administrativa deve observar os princípios da **eficiência, racionalidade e segurança jurídica**, evitando a produção de normas que gerem conflito ou redundância.

O veto parcial, portanto, visa **preservar a integridade e funcionalidade do ordenamento jurídico municipal**, assegurando maior estabilidade regulatória.

IV – DA MANUTENÇÃO DOS DEMAIS DISPOSITIVOS

Os demais dispositivos do Projeto de Lei mostram-se compatíveis com a Constituição Federal e com o interesse público, contribuindo para a adequada disciplina da atividade no âmbito municipal, motivo pelo qual devem ser preservados.

V – CONCLUSÃO

Diante do exposto, **VETO PARCIALMENTE** o Projeto de Lei nº 177/2025, que deu origem ao Autógrafo nº 31/2026, especificamente:

- o inciso I do art. 4º;
- o inciso II do art. 5º.

Mantêm-se íntegros os demais dispositivos da proposição.

Submeto o presente veto à apreciação dessa Egrégia Câmara Municipal, nos termos da Lei Orgânica do Município.

Rio Branco-AC, 23 de abril de 2026.

Alysson Bestene
Prefeito de Rio Branco

0131.000073/2026-49

Criado por gerlucia.magalhaes, versão 5 por gerlucia.magalhaes



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO

AUTÓGRAFO Nº31/2026

Autor (a): vereador Leôncio Castro

Projeto de Lei nº177/2025

Data da proposição: 29 de setembro de 2025

Lei nº..... de/...../.....

DOE nº..... de/...../.....

Prefeitura Municipal de Rio Branco – AC

Veto Parcialmente

Em: *23* de *Abril* de *2026*.

Alysson Bestene Lins
Prefeito Municipal

Regulamenta o serviço de transporte individual privado de passageiros por motocicletas, intermediado por aplicativos ou outras tecnologias de rede, no Município de Rio Branco.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE RIO BRANCO-ACRE

Faço saber que a Câmara Municipal de Rio Branco aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I – Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei regulamenta o serviço de transporte individual privado de passageiros por motocicletas, prestado mediante intermediação de aplicativos ou plataformas digitais no Município de Rio Branco.

Parágrafo único. As disposições desta Lei complementam a Lei nº 2.294, de 30 de julho de 2018, aplicando-se exclusivamente ao transporte por motocicletas.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - motoaplicativo: o condutor habilitado que realiza transporte individual de passageiros por motocicleta;

II - plataforma de transporte: aplicativo ou meio digital que intermedeia o serviço entre condutor e passageiro;

III - passageiro: usuário do serviço contratado por meio da plataforma digital.

Capítulo II – Requisitos para o Condutor

Art. 3º Para prestar o serviço de motoaplicativo no Município de Rio Branco, o condutor deverá:

I - possuir CNH categoria “A”, com a observação de atividade remunerada (EAR);

II - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais;

III - obter credencial de transporte vinculada ao condutor e credencial de tráfego vinculada à motocicleta, renovadas anualmente junto ao órgão municipal competente.

Capítulo III – Requisitos para a Motocicleta

Art. 4º As motocicletas e motonetas utilizadas no serviço obedecerão aos seguintes requisitos mínimos:

I - possuir, no máximo, 8 (oito) anos de fabricação;

II - possuir identificação visual por meio de adesivo móvel ou selo de fácil remoção, a ser afixado conforme disposições previstas em regulamento;



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO

III - ser aprovada em vistoria a ser realizada anualmente pela RBTRANS, obedecendo ao calendário de licenciamento de veículos no Estado do Acre, para verificação dos itens de segurança;

IV - apresentar o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) válido;

V - possuir dispositivo de proteção para motor e pernas; e

VI - possuir dispositivo aparador de linha, fixado no guidão.

§ 1º O condutor fornecerá ao passageiro, para a realização da viagem, capacete motociclístico que atenda às normas vigentes, sendo responsável por sua higienização.

§ 2º O condutor e o passageiro utilizarão capacete motociclístico, com viseira ou óculos de proteção, dotado de dispositivos retrorrefletivos.

Capítulo IV – Das Plataformas Digitais

Art. 5º As plataformas digitais de transporte deverão ser registradas e licenciadas junto ao Município de Rio Branco.

Art. 6º As plataformas deverão:

I - oferecer seguro de acidentes pessoais para passageiros;

II - compartilhar, quando solicitado, os dados de viagens com o poder público, respeitada a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD);

III - garantir que apenas condutores e motocicletas em conformidade com esta Lei estejam cadastrados; e

IV - inscrever o motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social, nos termos da alínea "h" do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

Capítulo V – Direitos e Deveres dos Passageiros

Art. 7º São direitos dos passageiros:

I - escolher o condutor via plataforma;

II - ser informado previamente sobre o valor da corrida;

III - cancelar a corrida sem custo antes do início, conforme regras da plataforma.

Art. 8º São deveres dos passageiros:

I - utilizar corretamente os equipamentos de segurança fornecidos;

II - respeitar o condutor e seguir as normas de convivência e trânsito.

Capítulo VI – Fiscalização

Art. 9º A fiscalização dos serviços será feita pelos órgãos municipais competentes.

Capítulo VII – Disposições Finais

Art. 10. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

Rio Branco, 19 de março de 2026.


JOABE LIRA
Presidente


FELIPE TCHÊ
1º Secretário



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
GABINETE DA PRESIDÊNCIA

OF/CMRB/GAPRE/Nº 326/2026

Rio Branco - Acre, 30 de abril de 2026.

À Senhora
Ytamares Macedo
Diretora do Legislativo - CMRB
N E S T A

Assunto: Encaminhamento do OFÍCIO Nº 216/2026 SEJUR-SECESP-CG.

Senhora Diretora,

Trata-se do encaminhado a esta Casa através do expediente OFÍCIO Nº 216/2026 SEJUR-SECESP-CG, que **VETA INTEGRALMENTE** o Projeto de Lei nº 177/2025, que deu origem ao Autógrafo nº 31/2026, o qual "**Regula o serviço de transporte individual privado de passageiros por motocicletas, intermediado por aplicativos ou outras tecnologias de rede, no Município de Rio Branco**", informando que o veto recai sobre o inciso I do art. 4º, que estabelece limite máximo de 8 (oito) anos de fabricação para os veículos, e sobre o inciso II do art. 5º, nos termos do autógrafo, cujas razões encontram-se consignadas na Mensagem Governamental nº 1032776, constante dos autos RBSEI nº 0131.000073/2026-49.

Assim, nos termos do disposto no art. 121 do Regimento Interno, verificou-se que o referido Projeto se reveste dos elementos iniciais que o tornam apto ao processamento. Desta forma, **RECEBO** a proposta legislativa com fundamento no art. 33, II, e **DETERMINO** que a Diretoria Legislativa autue e tramite através do Sistema de Apoio ao Processo Legislativo – SAPL, bem como inclua no Expediente da Sessão Plenária.

Em ato contínuo, **REMETAM-SE** os autos à Procuradoria Legislativa para emissão de parecer jurídico quanto à constitucionalidade e legalidade da matéria.

Atenciosamente,

**LEONCIO
TEMOTEO DE
CASTRO:**
63160757234
Leônio Temoteo De Castro
Presidente em exercício da CMRB

Assinado digitalmente por: LEONCIO
TEMOTEO DE CASTRO:63160757234
DN: C=BR, O=CMRB, OU=AG SOLUTI
Múltipla v5, OU=09035422000177,
OU=Presencial, OU=Certificado PF A3,
CN=LEONCIO TEMOTEO DE CASTRO,
63160757234
Razão: Eu sou o autor deste documento
Localização: sala de trabalho de assinatura aqui
Data: 2026.04.30 12:10:07-0500
Font Reader Versão: 10.1.3

*Recebido em
04 de 05. 26*