



Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Pouso Alegre – MG

Pouso Alegre, 01 de julho de 2025

PARECER JURÍDICO

Autoria – Vereador Fred Coutinho

Nos termos do artigo 79 e seguintes, do Regimento Interno da Câmara Municipal, passamos a analisar os aspectos legais do **Projeto de Lei nº 8.107/2025**, de autoria do Vereador **Fred Coutinho**, que ***“DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DA VAGA AZUL NO MUNICÍPIO DE POUSO ALEGRE, DESTINADA AO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS DE APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA, EXCLUSIVAMENTE PARA EMBARQUE DE PASSAGEIROS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”***.

O Projeto de Lei em análise, em seu **artigo primeiro (1º)**, *dispõe que ficam criadas as vagas destinadas para embarque e desembarque de passageiros, também chamadas de "Vaga Azul", para estacionamento de veículos por curta duração, em pontos estratégicos da cidade, como o centro, shopping, hipermercados e demais locais de grande fluxo.*

O parágrafo único (1º) indica que o tempo máximo de permanência nas vagas será de 5 (cinco) minutos, exclusivamente para fins de embarque e desembarque.

O artigo segundo (2º) ainda que as vagas poderão ser utilizadas conforme a identificação dos veículos de transporte de passageiros por aplicativos, através de adesivos, logotipos, painéis iluminados ou outro tipo de sinalização que comprove a atividade.



Já o **artigo terceiro** (3º) autoriza que o Executivo passe a fiscalizar por intermédio de seus órgãos competentes, citando como exemplo os agentes de trânsito e por meio de câmeras de monitoramento.

*Por fim, o **artigo quarto** (4º) determina que ultrapassado o tempo limite de 5 (cinco) minutos nas Vagas Azuis ou descumpridas as regras previstas nesta lei, o veículo poderá ser sujeito às sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, incluindo multa e/ou remoção.*

I - FORMA

A matéria veiculada deve ser proposta em forma de Projeto de Lei conforme artigo 251, do Regimento Interno:

Art. 251. Os Projetos de Lei Ordinária são proposições que tem por fim regular toda matéria legislativa de competência da Câmara e sujeita à sanção do Prefeito.

II - INICIATIVA E COMPETÊNCIA

A iniciativa por parte do vereador encontra-se conforme o artigo 44, da Lei Orgânica do Município. Assim prevê a legislação:

Art. 44. A iniciativa de lei cabe a qualquer vereador ou Comissão da Câmara, ao Prefeito e aos eleitores, na forma e nos casos previstos nesta Lei.

Importante salientar que a matéria objeto do projeto de lei em análise não se encontra dentre aquelas cuja iniciativa seja privativa do chefe do Poder Executivo, listadas no artigo 45 da Lei Orgânica do Município.

Quanto à competência do município para legislar sobre o tema proposto, importante transcrever o teor do inciso I do artigo 30 da Constituição Federal e os artigos 19, XXVII, e 39, I, ambos da Lei Orgânica do Município:

*Art. 30. Compete aos Municípios:
I - legislar sobre assuntos de interesse local;
II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;*



Art. 39. Compete à Câmara, fundamentalmente: I - legislar, com a sanção do Prefeito, sobre todas as matérias de competência do Município;

Não há que se falar em invasão de competência legislativa privativa da União.

Poder-se-ia, com muito esforço interpretativo, entender que a criação de vagas de embarque e desembarque de passageiros que utilizam de veículo de transporte individual tangencia o tema “trânsito e transporte”, acerca do qual compete privativamente à União legislar, nos termos do inciso XI do artigo 22 da Constituição da República.

Ainda que seja o caso, é de se destacar que o Supremo Tribunal Federal já se manifestou sobre a repartição da competência para legislar sobre trânsito, nos autos da Suspensão de Segurança nº 3.629/RJ, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes:

“(…) A matéria de trânsito se sujeita, simultaneamente, à regulamentação pelos três entes da Federação: cabe à União editar normas gerais (Código Nacional de Trânsito), aos Estados regulamentar (Regulamento Geral de Trânsito) e aos Municípios disciplinar as questões ligadas ao interesse local (circulação de veículos, sinalização, estacionamento nas vias públicas, etc.). O artigo 22, inciso XI, da Constituição dispõe que é competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte. No uso desta competência, a União editou o Código Nacional de Trânsito, Lei nº 9.503/97, que determina em seu art. 24, inciso II, a competência dos Municípios para “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança dos ciclistas” e, no inciso XVI, para “planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes”.

A competência dos Municípios para disciplinar o trânsito e o tráfego no seu território, especialmente quanto às regras de circulação de veículos e suas restrições, é reconhecida pela jurisprudência desta Corte como decorrência do art. 30, I, da Constituição. Nesse sentido, cito a ementa dos seguintes precedentes:

“CONSTITUCIONAL. MUNICÍPIO: COMPETÊNCIA: IMPOSIÇÃO DE MULTAS: VEÍCULOS ESTACIONADOS SOBRE CALÇADAS, MEIOS-FIOS, PASSEIOS, CANTEIROS E ÁREAS AJARDINADAS. Lei nº 10.328/87, do Município de São Paulo, SP. I. - Competência do Município para proibir o estacionamento de veículos sobre calçadas, meios-fios, passeios, canteiros e áreas ajardinadas, impondo multas aos infratores. Lei nº 10.328/87, do Município de São Paulo, SP. Exercício de competência própria ” CF/67, art. 15, II, CF/88, art. 30, I que reflete exercício do poder de polícia do Município. II. - Agravo não provido.” (RE-AgR 191.363, Ministro Carlos Velloso, DJ11.12.1998)

“CABE AO MUNICÍPIO REGULAR A UTILIZAÇÃO DAS VIAS PÚBLICAS DENTRO DE SUA ÁREA TERRITORIAL DE VEÍCULOS, INCLUSIVE DE LINHAS INTER-ESTADUAIS E INTERNACIONAIS, DESDE QUE, EM RELAÇÃO A ESTAS, NÃO PROCEDA COM ABUSO DE PODER, DE MODO A IMPOSSIBILITAR OU EMBARACAR ATIVIDADES REGULADAS PELOS PODERES ESTADUAIS E FEDERAIS.” (RMS 9.190, Ministro Victor Nunes, DJ 22.1.1962) (…)”



Assim, com base no entendimento do STF acima exposto, tem-se que, ainda que se entenda que o projeto em análise verse sobre trânsito e transporte, será o Município competente, em vista de se tratar de regulamentação de aspecto relacionado ao interesse local.

Além dos fundamentos já expostos, importante salientar que a jurisprudência mais atual do E. STF, em matéria de repartição de competências, é contrária a interpretações que resultem em excessiva centralização de poder na figura da União, em respeito ao princípio federativo. Nesse sentido:

"(...) 1. O princípio federativo brasileiro reclama, na sua ótica contemporânea, o abandono de qualquer leitura excessivamente inflacionada das competências normativas da União (sejam privativas, sejam concorrentes), bem como a descoberta de novas searas normativas que possam ser trilhadas pelos Estados, Municípios e pelo Distrito Federal, tudo isso em conformidade com o pluralismo político, um dos fundamentos da República Federativa do Brasil (CRFB, art. 1º, V). 2. (...) 9. Segurança denegada." (MS 33046, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Primeira Turma, julgado em 10/03/2015, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-091 DIVULG 15-05-2015 PUBLIC 18-05-2015)

Com relação ao projeto de lei que ora se aprecia, dispõe sobre a criação de vaga de embarque e desembarque para motoristas que realizam o serviço de Transporte Individual de Passageiros oferecidos e solicitados exclusivamente por Aplicativos, no Município de Pouso Alegre e dá outras providências.

Segundo a justificativa apresentada, a autorização para uso pontual dos pontos de ônibus pelos motoristas de aplicativo, desde que obedecidas as regras previstas, visa garantir mais agilidade e segurança aos usuários, sem comprometer a operação do transporte coletivo. A medida contribui para a mobilidade urbana, reduz conflitos no trânsito e valoriza a atuação dos motoristas de aplicativos, que desempenham papel relevante na prestação de serviço à população.

O objeto de que trata o PL, na opinião dessa Diretoria Jurídica, se enquadra perfeitamente nas autorizações para legislar franqueadas aos Municípios no âmbito dos incisos I e II, do art. 30, todos da CF/88.

Trata-se de projeto de lei que visa introduzir normativa no município, pertinente à reserva de vagas próximas a terminais rodoviários, supermercados, shopping Centers, Hospitais e na área central da cidade, no típico exercício da competência legislativa conferida para se tratar de assuntos de interesse local (inciso I, do art. 30, da CF/88).



De igual modo, utiliza-se da competência legislativa suplementar disposta pelo inciso II, do art. 30, da CF/88, para regular no âmbito municipal a matéria, em face do disposto pela Lei nº 13.640/18:

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. Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

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;
II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

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.

Como se percebe, a Lei Federal nº 13.640/18 delega aos municípios ampla competência para a regulamentação dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros, desde observadas as diretrizes acima transcritas.

Na opinião dessa Diretoria Jurídica, as normas que se pretende introduzir pela presente propositura possuem a natureza jurídica de leis de polícia.

Tais leis seriam de iniciativa comum aos Poderes Executivo e Legislativo, mesmo quando, de modo genérico e abstrato, prevejam mecanismos que imponham sanção aos que não obedecerem ao seu comando – o que não condiz com o presente caso.



Isto porque, a fiscalização acerca da observância da ordem jurídica vigente é função típica do Poder Executivo, de modo que, o fato de uma determinada norma oriunda do Legislativo prever sanção para a sua desobediência e, portanto, requerer que o Executivo a fiscalize, não implica em criação de obrigação anômala por parte do Legislativo.

De fato, a propositura tem uma dimensão muito específica em relação à natureza jurídica das leis de polícia, visto que, estas, de um modo geral, limitam direitos individuais em face de um interesse coletivo – exatamente o que se busca pela presente propositura, ao assegurar o acesso, inclusive de pessoas com mobilidade reduzida, em espaços de grande frequência pública.

Sabe-se que o entendimento segundo o qual caberia privativamente ao Chefe do Executivo iniciar o processo legislativo quando se tratasse de matéria referente a poder de polícia decorre de uma confusão, muito comum, aliás, entre poder de polícia (decorrente de uma normatividade geral e abstrata) e medidas de polícia (que resultam da aplicação ao caso concreto de legislação cabível, ou de definição de parâmetros técnicos e/ou standard's).

A legitimidade para propor e instituir normas regentes de matéria afeta ao poder de polícia (caráter geral e abstrato) pertence de modo comum, ao Executivo e ao Legislativo, em caráter ordinário, nos termos fixados pela CF/88 – até mesmo porque já está inserido no rol de atribuições do município (por força de delegação infra constitucional) fiscalizar o transporte remunerado privado individual – não havendo que se falar em criação de NOVA atribuição.

TEMA 917 do STF: **Não usurpa competência privativa do Chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos (art. 61, § 1º, II, "a", "c" e "e", da Constituição Federal).**

Por fim, não viola qualquer regra ou princípio previsto na CF/88, ou mesmo disposição expressa presente em lei de vinculação nacional por meio da qual se institua política pública de observância obrigatória para os demais entes federados.

Muito pelo contrário, a presente propositura, além de buscar assegurar no município política pública de âmbito nacional voltada para a tutela da acessibilidade à população em geral, e aos portadores de deficiência e idosos em especial, nos termos dispostos pela Lei Federal nº 7853/89, contribui de modo significativo para o adensamento de disposições constitucionais voltadas para a tutela de uma ampla acessibilidade de todos os habitantes do município, e assim



de modo especial, as disposições programáticas irradiadas pelo caput do art. 182, da CF/88, segundo o qual:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

No que tange a eventual criação de despesa, a par do que já ficou decidido no Tema 917 do STF, tenho ainda que a norma não estaria por criar despesa de caráter obrigatório dispensando assim, ao meu sentir, a obrigatoriedade da incidência do art. 113 do ADCT. No mesmo sentido, importante mencionar recente decisão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, de 10 de abril de 2024, proferida nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2306096-21.2023.8.26.0000, em que se questionava a constitucionalidade da Lei nº 9.019/2023 do Município de Marília, que instituiu o Programa “Saúde Mental” nas escolas da rede pública municipal.

EMENTA: Ação Direta de Inconstitucionalidade - Lei nº 9.019, de 30 de outubro de 2023, do Município de Marília que “institui o Programa 'Saúde Mental' nas escolas da rede pública municipal”. 1. Ato normativo de origem parlamentar - Norma abstrata e genérica que institui política pública direcionada à proteção da saúde mental no ambiente escolar - Ausência de vício de iniciativa - Matéria que não se insere em nenhuma daquelas previstas no rol taxativo do artigo 24, § 2º, da Carta Bandeirante - Competência legislativa concorrente – Tema 917 da Repercussão Geral (ARE nº 878.911/RJ) - Imposição de encargo ao Poder Público com a finalidade de conferir maior efetividade a direito social previsto na Constituição não configura violação ao texto constitucional - Câmara Municipal que atuou no exercício legítimo de sua competência, regulando assunto de interesse local - Precedentes do E. Supremo Tribunal Federal. 2. Legislação que não interfere na gestão do Município e tampouco veicula tema relacionado à reserva de administração - Ofensa ao princípio da separação dos poderes não configurada. 3. Falta de especificação de fonte de custeio, ademais, que não traduz infringência ao disposto no artigo 25 da Constituição Estadual, mas apenas inexecutabilidade da norma no ano em que foi aprovada - Inexistência de afronta ao artigo 113 do ADCT - Diploma normativo hostilizado que não impõe renúncia de receita, tampouco podendo ser considerado como despesa obrigatória - Precedente – Ação improcedente.

Insta registrar que este parecer se refere exclusivamente aos aspectos legais e constitucionais, sendo que a questão de mérito político, quanto à conveniência e oportunidade, cabe única e exclusivamente ao Douto Plenário desta Casa de Leis.



III – DO QUÓRUM

Sendo assim, temos a esclarecer que para a sua aprovação é exigido quórum de maioria de votos, desde que presentes mais da metade dos membros da Câmara, nos termos do artigo 53 da Lei Orgânica Municipal e inciso III do artigo 56 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Pouso Alegre.

IV - CONCLUSÃO

Por tais razões, exara-se **parecer favorável** ao regular processo de tramitação do **Projeto de Lei 8.107/2025**, para ser submetido à análise das ‘Comissões Temáticas’ da Casa e, posteriormente, à deliberação Plenária, salientando-se que, o parecer jurídico exarado é de caráter meramente opinativo, sendo que a decisão final a respeito, compete exclusivamente aos ilustres membros desta Casa de Leis.

É o entendimento e parecer, S.M.J..

Edson Raimundo Rosa Junior

OAB/MG 115.063

Diretor de Assuntos Jurídicos



CÂMARA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE
ESTADO DE MINAS GERAIS



Assinaturas Digitais

O documento acima foi proposto para assinatura digital na Câmara Municipal de Pouso Alegre. Para verificar as assinaturas, clique no link: <https://pousoalegre.siscam.com.br/documentos/autenticar?chave=V7D3AF6K83S7N4M1>, ou vá até o site <https://pousoalegre.siscam.com.br/documentos/autenticar> e utilize o código abaixo para verificar se este documento é válido:

Código para verificação: V7D3-AF6K-83S7-N4M1

