Itabirito, 28 de outubro de 2025.

Ofício nº 351/2025-GP
Assunto: Razões de Veto Integral ao Autógrafo de Lei nº 418/2025

Senhor Presidente,

O Prefeito do Município de Itabirito - MG, no uso de suas atribuições constitucionais e conforme Art. 41, §1º da Lei Orgânica Municipal decide VETAR TOTALMENTE o Autógrafo de Lei nº 418/2025, de iniciativa parlamentar, que *"Dispõe sobre a criação de vagas exclusivas para embarques e desembarque de passageiros em uso de aplicativos de transporte no município de Itabirito/MG e dá outras providências".*

Para instrução técnica, nossa Procuradoria expediu o Ofício Interno nº 1957/2025 à Secretaria Municipal de Segurança, Prevenção e Mobilidade Urbana – SESMOB, em 13/10/2025, solicitando posicionamento técnico quanto à adequação da proposta, infraestrutura, regularidade e impacto, com prazo de 3 dias, diante da necessidade de emissão de parecer sobre a viabilidade de sanção ou veto.

Em resposta, a SESMOB encaminhou o Ofício nº 51/2025, de 16/10/2025, registrando, em síntese: i) o transporte por aplicativo tem natureza privada (art. 11-A da Lei 12.587/2012, com redação da Lei 13.640/2018), não configurando serviço público ou de utilidade pública; ii) o serviço de táxi, ao contrário, é serviço de utilidade pública, com pontos oficiais previstos em regulamentação municipal; iii) a dinâmica do transporte por app, solicitada exclusivamente por meio digital, dispensa pontos fixos e não comporta sinalização de vagas específicas; iv) inexiste regulamentação municipal específica do TRPI; v) a Resolução CONTRAN nº 965/2022 não contempla vagas ou sinalização específica para "aplicativos" e, por sua natureza, o serviço deve se valer da "parada", e não de "estacionamento"; vi) a implementação de vagas fixas para aplicativos, fora do arcabouço legal vigente, pode gerar conflitos de uso do espaço público e desvirtuar a lógica do ordenamento viário. A Pasta, por essas razões, conclui pelo veto à criação de vagas ou sinalização fixa para transporte remunerado privado individual (TRPI) por aplicativo.

O exame jurídico parte do desenho constitucional de competências. É da União legislar privativamente sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, XI), enquanto aos Municípios compete legislar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação federal e estadual no que couber (CF, art. 30, I e II). Essa conjugação impõe que a normatização municipal em matéria de uso do viário e sinalização respeite o padrão nacional fixado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelas resoluções do CONTRAN, cabendo aos órgãos executivos municipais de trânsito gerir, implantar e operar, tecnicamente, a sinalização e a engenharia de tráfego.

A Lei Orgânica do Município explicita a iniciativa privativa do Prefeito para dispor sobre criação, estruturação e atribuições de Secretarias e órgãos da Administração (art. 38, III). Não se trata de detalhe protocolar: a definição de quem identifica locais, quem demarca e quem fiscaliza – e em que termos, prazos e rotinas – integra a própria atribuição e o funcionamento dos órgãos do Executivo, matéria que a Constituição e a legislação orgânica reservam ao Chefe do Executivo.

O Autógrafo nº 418/2025, além de instituir a "obrigatoriedade" de criação de vagas exclusivas para usuários de aplicativos, descreve minuciosamente como se dará a implantação: delimita locais de prioridade, exige sinalização horizontal e, se possível, vertical, fixa o tempo de permanência e atribui ao Executivo identificar, demarcar, sinalizar, fiscalizar e sancionar. Em termos práticos, a lei pretende introduzir uma nova "classe" de vaga viária ("vaga de aplicativo"), com desenho e regime próprios, e converter essa prática em comando cogente para os órgãos executivos.

Esse desenho normativo extrapola o espaço de diretrizes gerais e ingressa em disciplina operacional e técnica de órgãos do Executivo, produzindo ingerência em atribuições e rotinas administrativas – vício formal por afronta ao art. 38, III, da LOM – e, reflexamente, à separação de poderes (CF, art. 2º) e aos princípios da legalidade e eficiência (CF, art. 37, caput).

O Supremo Tribunal Federal já se manifestou em idêntico sentido, conforme se observa:

> 1. Ação Direta de Inconstitucionalidade. 2. Lei 5.047/2021, do Estado de Rondônia. 3. **Norma que estabelece regra de obrigatoriedade de reserva de vagas de estacionamento para advogados em órgãos públicos estaduais. 4. Inconstitucionalidade**. Violação dos arts. 2º, 61, § 1º, II, e, e 84, VI, a, da Constituição. 5. Na linha da jurisprudência consolidada do Supremo Tribunal Federal, **é inconstitucional a norma de iniciativa parlamentar que crie atribuições e encargos aos órgãos públicos estaduais por violação da norma constitucional que determina a iniciativa privativa do Poder Executivo para a disciplina de sua organização administrativa.** 6. Ação direta de inconstitucionalidade julgada procedente para declarar a inconstitucionalidade da Lei 5.047/2021, do Estado de Rondônia.
> (ADI 6937, Relator(a): GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 22/11/2022, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-239 DIVULG 24-11-2022 PUBLIC 25-11-2022)

A SESMOB foi explícita: inexiste, hoje, regulamentação municipal específica do TRPI. Sem esse marco local – que, por simetria federativa e pelas leis de mobilidade, deve disciplinar requisitos de operação, cadastramento, fiscalização e integração ao sistema de mobilidade – qualquer tentativa de reservar espaço viário exclusivo para um serviço não regulado internamente é prematura e juridicamente insegura. A criação de "vagas de aplicativo" pressupõe, minimamente, que o Município tenha previamente definidas as condições de operação dos prestadores, a relação desses com o Poder Público e as contrapartidas urbanísticas necessárias, o que não se verifica.

A própria natureza do TRPI reforça a inadequação do instituto: por definição legal, as viagens por aplicativo são solicitadas exclusivamente em meio digital, caso a caso, a partir de demanda pontual do usuário, o que afasta a lógica de ponto fixo e de reserva permanente de vagas. A dinâmica do serviço é de "parada" eventual para embarque/desembarque, não de "estacionamento" em vagas previamente sinalizadas e exclusivas.

A Resolução CONTRAN nº 965/2022, que disciplina padrões e critérios para sinalização vertical de vagas especiais, não contempla o TRPI por aplicativo dentre as modalidades aptas a receber vagas sinalizadas específicas. O sistema nacional de trânsito classifica e padroniza, exaustivamente, a sinalização viária, cabendo aos órgãos executivos municipais a sua implementação conforme tais padrões. Criar, por lei local,

"vagas de aplicativo" como nova categoria de estacionamento/parada, sem amparo na tipologia do CONTRAN, vulnera a coerência vertical do sistema e enseja insegurança jurídica e operacional. A SESMOB registrou expressamente essa ausência no repertório normativo federal.

A distinção técnica entre "parada" (imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário ao embarque e desembarque) e "estacionamento" (imobilização por tempo superior e destinação explícita de vaga) é central aqui: o regime do TRPI adere ao primeiro conceito, de uso efêmero, não a um regime de vagas reservadas como se serviço público fosse. O Autógrafo, ao pretender instituir "vagas exclusivas", aproxima-o indevidamente do regime do táxi, sem que exista base legal federal para tanto.

O serviço de táxi, segundo a técnica administrativa municipal, insere-se no campo dos serviços de utilidade pública, acessível a qualquer usuário sem cadastro prévio, historicamente regulado com pontos oficiais de estacionamento/embarque, por conveniência e oportunidade do interesse público local. O TRPI por aplicativo, ao inverso, é serviço privado, demandado individualmente por usuários cadastrados e sem caráter de serviço público. A equiparação, no plano do espaço viário, carece de suporte normativo e contraria a própria lógica de ordenamento urbano. A SESMOB foi categórica nesse contraste, inclusive para registrar que a criação de pontos fixos para aplicativos confrontaria diretamente o regime jurídico do táxi, protegido por legislação própria.

Como visto, o Autógrafo determina ao órgão executivo identificar, demarcar, sinalizar, fiscalizar e punir, de modo cogente, criando um bloco de novas entregas e rotinas setoriais. Isso importa definir atribuições concretas da Administração Direta por lei de iniciativa parlamentar, em descompasso com o art. 38, III, da LOM, que reserva ao Prefeito a iniciativa para leis sobre "criação, estruturação e atribuições das Secretarias ou equivalentes e demais órgãos da Administração Pública". A jurisprudência orgânica municipal, refletida em pareceres desta Procuradoria, vem repelindo tais incursões, por colidirem com a separação de poderes e com o desenho constitucional-orgânico de competências.

Essa ingerência revela-se também quando a lei local pretende impor, por via geral e abstrata, uma solução de engenharia/gestão de tráfego (reserva de vagas específicas em múltiplos pontos do território), sem os estudos técnicos prévios e a autonomia decisória do órgão executivo de trânsito, cuja atuação deve ser regida pelos padrões do sistema nacional de trânsito. Ao Legislativo cabe a edição de normas gerais compatíveis; ao Executivo, por seus órgãos técnicos, cabe a avaliação de oportunidade, viabilidade e segurança viária.

É verdade que a LOM reconhece competência municipal para organizar e permitir serviços de transporte coletivo, fretamento, lotação e táxi, fixando tarifas e fiscalizando; isso, porém, reforça que o Município deve trilhar a sequência normativa adequada para o TRPI por aplicativo: primeiro, disciplinar o serviço em âmbito local, por iniciativa do Executivo e com suporte técnico das Pastas competentes; depois, graduar soluções operacionais compatíveis com o CTB/CONTRAN, se e quando couber. Pretender, antes disso, reservar "vagas de aplicativo" por lei parlamentar, inverte a ordem e cria conflito com o sistema nacional.

A SESMOB, ademais, alertou para as implicações urbanísticas e de ordenamento viário, assinalando que a implementação de vagas fixas para aplicativos, fora do arcabouço legal do estacionamento e do transporte público, poderia gerar conflitos de uso do espaço público e desvirtuar a lógica da mobilidade urbana vigente. Essa

ponderação técnica reforça a conclusão de que não há, no momento, base jurídica ou técnica para a política pública esboçada no Autógrafo.

À luz do quanto exposto, o Autógrafo nº 418/2025 padece, simultaneamente, de vício formal e material. Formal, porque invade atribuições administrativas e define rotinas e entregas de órgãos do Executivo – matéria de iniciativa privativa do Prefeito (LOM, art. 38, III) – ferindo a separação de poderes e os princípios da legalidade e eficiência (CF, arts. 2º e 37, caput). Material, porque cria uma categoria de "vaga de aplicativo" sem respaldo no sistema nacional de trânsito (Resolução CONTRAN nº 965/2022) e antes mesmo de o Município dispor de regulamentação própria do TRPI por aplicativo, contrariando o regime federativo de competências e a coerência vertical com o CTB/CONTRAN. Soma-se a isso a natureza privada e dinâmica do serviço, incompatível com a lógica de pontos fixos, bem como os riscos operacionais e de desordem no uso do espaço público apontados pela Secretaria setorial.

Diante do exposto – e com rigorosa aderência ao que consignou a Secretaria técnica competente, que expressamente opinou pelo veto à criação de vagas ou sinalização fixa para transporte remunerado privado por aplicativo em razão da ausência de regulamentação municipal, da natureza dinâmica do serviço e da inexistência de previsão no sistema nacional de trânsito – **MANIFESTAMOS pelo VETO INTEGRAL** do **Autógrafo de Lei nº 418/2025**, com fundamento no art. 41, § 1º, da Lei Orgânica Municipal, por inconstitucionalidade formal (vício de iniciativa e ingerência em atribuições do Executivo) e por contrariedade ao interesse público e ao sistema normativo federal de trânsito.

Na oportunidade, colocamo-nos à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários, reiterando os votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Élio da Mata Santos
PREFEITO MUNICIPAL

A Sua Excelência o Senhor
MÁRCIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA JÚNIOR
Presidente da Câmara Municipal de
ITABIRITO – MG.