Muriaé/MG, 15 de maio de 2025.

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores e Senhoras Vereadoras,

Após detida análise do Projeto de Lei n.º 114/2025 aprovado por esta Augusta Casa Legislativa, observei que referido projeto padece de vício de inconstitucionalidade formal, como passarei a demonstrar nas seguintes

R A Z Õ E S D E V E T O

Preliminarmente, é importante destacar que, conforme o Art. 94, inciso IX, da Lei Orgânica do Município de Muriaé, é competência exclusiva do Prefeito vetar, total ou parcialmente, proposições de lei. Vejamos:

> Art. 94 – Compete **privativamente** ao **Prefeito**:
> IX – Vetar proposições de Lei, **total** ou **parcialmente**.

Além disso, o veto ora concebido é tempestivo, uma vez que o Art. 81, *caput*, da Lei Orgânica do Município, fixa o prazo para veto em 15 (quinze) dias a contar do recebimento do projeto aprovado:

> Art. 81 – A proposição de Lei, resultante de projeto aprovado pela Câmara, será enviado ao Prefeito que, no prazo de **15 dias**, contados da data de seu recebimento:

Superadas as questões iniciais sobre a legitimidade do Chefe do Executivo e a tempestividade do veto, passo às seguintes considerações.

Cuida-se de projeto de lei que "*dispõe sobre a autorização de parada de veículos de transporte por aplicativo em vagas de carga e descarga no âmbito do Município de Muriaé, e dá outras providências.*"

A proposição tem como objetivo, conforme exposto na justificativa, instituir uma alternativa de repouso ativo com baixo impacto à mobilidade urbana, reduzindo paradas irregulares e melhorando a eficiência do sistema viário.

Sem dúvida, a iniciativa da vereadora proponente e desta Casa Legislativa merece reconhecimento, pois, pautada pelo interesse público, resultou na aprovação de legislação que contempla, em especial, os motoristas credenciados em plataformas digitais de transporte individual remunerado.

No entanto, o Direito, especialmente o Municipal, exige mais do que boas intenções; requer a rigorosa observância de princípios fundamentais, sem os quais a ordem jurídica pode entrar em colapso.

Digo isso porquanto, embora a iniciativa que motivou a apresentação, deliberação e aprovação da legislação em questão tenha sido guiada por propósitos louváveis, a proposta, sob o aspecto formal, revela-se manifestamente inconstitucional. Explico.

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, inclusive quanto ao uso das vias para fins de parada, estacionamento e operação de carga ou descarga é regido pelo Código de Trânsito Brasileiro. Vejamos:

> Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
> §1º. **Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas**, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, **para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga**. (Grifado)

Compulsando o Projeto de Lei n.º 114/2025, observa-se que a proposição legislativa de iniciativa do Poder Legislativo trata de matéria regida pelo Código de Trânsito Brasileiro. O projeto permite, no âmbito do Município de Muriaé, a parada de veículos de transporte individual privado remunerado de passageiros, cadastrados em plataformas de aplicativos autorizadas, em vagas públicas sinalizadas como “Carga e Descarga”, para fins de aguardo de chamadas.

Contudo, a competência para legislar sobre trânsito é privativa da União, por meio do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, integrante do Ministério dos Transportes. Ao CONTRAN compete estabelecer normas regulamentares e diretrizes da Política Nacional de Trânsito, conforme disposto no CTB:

> **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**
> Art. 12. Compete ao CONTRAN:
> I - **estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código** e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;
> VIII - **estabelecer e normatizar** os procedimentos para **o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código**, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;
>
> **CONSTITUIÇÃO FEDERAL**
> Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
> XI - trânsito e transporte;

Dessa forma, considerando que a definição de trânsito está prevista no §1º do Art. 1º do CTB e que o Art. 22 da Constituição Federal estabelece a competência exclusiva da União para legislar sobre trânsito, não há dúvida quanto à inconstitucionalidade do Projeto de Lei n.º 114/2024.

De maneira específica, o CTB não confere ao Poder Legislativo a atribuição de regulamentar as operações de carga e descarga, mas sim ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via. No caso em questão, tal competência é do Departamento Municipal de Trânsito e Transportes de Muriaé – DEMUTTRAN. Vejamos:

> Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.
> Parágrafo único. **A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.** (Grifado)

Ademais, o Projeto de Lei utiliza de forma inadequada o conceito de "parada", conforme previsto no próprio Código de Trânsito Brasileiro:

> Art. 2º - **A parada** referida no art. 1º **observará os seguintes requisitos**:
> I – **o condutor deverá permanecer obrigatoriamente no interior do veículo durante todo o período de permanência na vaga**;
> II – **a parada será exclusivamente para fins de aguardo de chamadas por meio das plataformas digitais de transporte**, sendo vedado o estacionamento prolongado ou o uso para descanso ou pernoite;

Nesse ponto, é imprescindível esclarecer que o CTB, em seu Anexo I, distingue claramente os conceitos de "parada" e "estacionamento":

> ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por **tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros**.
> PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo **tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros**. (CTB/97 – ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES)

Diante disso, ao estabelecer que a "parada" se destina ao *"aguardo de chamadas por meio das plataformas digitais de transporte"*, o Projeto de Lei acaba por caracterizar, na prática, o estacionamento, já que os veículos permanecerão imobilizados por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

Consequentemente, o Projeto de Lei n.º 114/2024 não afasta a incidência do Art. 181, XVII, do CTB, que tipifica como infração grave o estacionamento em desacordo com as condições regulamentadas pela sinalização, como é o caso das vagas de "Carga e Descarga" sinalizadas verticalmente com a placa R-6b.

Isso porque o Art. 48, §3º[1], do CTB dispõe que o estacionamento de veículos, ainda que com condutor no interior, só pode ocorrer nos locais previstos no Código ou regulamentados por sinalização específica. Tal regulamentação é detalhada no Art. 3º da Resolução n.º 965/2022 do CONTRAN, que estabelece*:*

> Art. 3º Para efeito desta Resolução são definidas as seguintes áreas de estacionamentos específicos:
> I - área de estacionamento para veículo de aluguel é a parte da via sinalizada para o estacionamento exclusivo de veículos de categoria de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente;
> II - área de estacionamento para veículo de pessoa com deficiência é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido por, ou que transporte, pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, devidamente identificado pela credencial de que trata o Capítulo V desta Resolução;
> III - área de estacionamento para veículo de pessoa idosa é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido por, ou que transporte, pessoa idosa, devidamente identificado pela credencial de que trata o Capítulo V desta Resolução;
> **IV - área de estacionamento para a operação de carga e descarga é a parte da via sinalizada para este fim, conforme definido no Anexo I do CTB;**
> V - área de estacionamento de ambulância é a parte da via sinalizada, próxima a hospitais, centros de atendimentos de emergência e locais estratégicos, para o estacionamento exclusivo de ambulâncias devidamente identificadas;
> VI - área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via;
> VII - área de estacionamento de curta duração é a parte da via sinalizada para estacionamento não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos;
> VIII - área de estacionamento de viaturas policiais é a parte da via sinalizada, limitada à testada das instituições de segurança pública, para o estacionamento exclusivo de viaturas policiais devidamente caracterizadas; e
> IX - área de estacionamento de veículos elétricos é a parte da via sinalizada para o uso de veículos com propulsão elétrica dotado de dispositivo plug-in para conexão à rede elétrica, exclusivamente durante o período de recarga. (Grifado)

Trata-se, portanto, de rol taxativo, que não contempla a autorização para que motoristas cadastrados em aplicativos de transporte individual remunerado utilizem as áreas de “Carga e Descarga” com o veículo imobilizado aguardando chamadas, ainda que o condutor permaneça a bordo. Tal prática configura infração ao art. 181, XVII, do CTB.

---

[1] Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.
§3º. O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Diante de todo o exposto, conclui-se que, embora meritória a intenção da autora do Projeto de Lei, a matéria ultrapassa a competência legislativa do Município. A legislação de trânsito, conforme disposto no Art. 12, incisos I e VIII, do CTB, combinado com o Art. 22, XI, da Constituição Federal, é de competência da União, por meio do CONTRAN. Além disso, o projeto incorre em equívocos quanto à aplicação dos institutos de parada e estacionamento, conforme definidos no Anexo I do CTB.

São essas as razões, Excelentíssimo Senhor Presidente, que me levaram a **VETAR TOTALMENTE** a proposição em questão, as quais submeto à elevada apreciação dos ilustres Membros da Câmara Municipal.

Na certeza de contar com a habitual atenção de Vossa Excelência, renovo meu voto de estima e distinta consideração, estendendo-o igualmente aos nobres Edis.

Respeitosamente,

MARCOS GUARINO DE OLIVEIRA:28285182649

Assinado digitalmente por MARCOS GUARINO DE OLIVEIRA:28285182649
DN: C=BR, O=ICP-Brasil, OU=20302311000112, OU=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, OU=RFB e-CPF A3, OU=(EM BRANCO), OU=presencial, CN=MARCOS GUARINO DE OLIVEIRA:28285182649
Razão: Eu estou aprovando este documento
Localização: sua localização de assinatura aqui
Data: 2025.05.20 14:29:56-03'00'
Foxit PDF Reader Versão: 11.1.0

MARCOS GUARINO DE OLIVEIRA
Prefeito Municipal de Muriaé

Ao Exmo. Sr.
ELVANDRO MACIEL DA SILVA
DD. Presidente da Câmara Municipal