



# Câmara Municipal de Echaporã

## Estado de São Paulo

### COMISSÃO PERMANENTE DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

#### PARECER N.º 6/2.026

*Voto do Relator sobre o Projeto de Lei Ordinária n.º 26/2.025, do Prefeito Municipal, que regulamenta o tráfego de veículos de grande porte, transportadores de sólidos a granel no perímetro urbano.*

**Autor:** Prefeito Municipal.

**Relator:** Ver. Edilson Ribeiro da Silva.

#### 1. Relatório

Trata-se de projeto de lei ordinária de autoria do Executivo que visa alterar a Lei Complementar Municipal n.º 1/2.023 (Código de Posturas Municipais), para o fim de estabelecer a proibição de tráfego de veículos pesados de 5 (cinco) ou mais eixos que transportam produtos a granel no perímetro urbano, bem como estabelecer normas para que caminhões de até 4 (quatro) eixos possam transitar e permanecer na zona urbana.

O conteúdo da proposição é o seguinte: art. 1º - objeto da lei, com a inclusão dos arts. 100-A e 274-A ao Código, o primeiro estabelecendo as obrigações para admissão do tráfego dos veículos, e o segundo estabelecendo a infração em espécie pelo descumprimento das normas; art. 2º - fechamento, com cláusula de vigência na publicação e revogação das disposições em sentido contrário.

Por meio do Despacho da Presidência n.º 51/2.025, foi determinada a inclusão em pauta da ementa do projeto para leitura no Expediente da 14ª Sessão Ordinária de 2.025, o que devidamente cumprido.

A proposição deu entrada na Comissão em 08/09/2.025, durante a 3ª Reunião Extraordinária do colegiado no ano passado. Naquela oportunidade fui nomeado relator, e reportei que iria oportunamente apresentar meu Voto.

Em 18/09/2.025, durante a 15ª Reunião Ordinária, informei à Comissão que fora realizada uma reunião com o Executivo, para que fossem realizados ajustes no projeto, e que postergaria a apresentação do relatório para outro momento.

Seguindo, em 08/10/2.025, na 16ª Reunião, expliquei que como a Prefeitura não havia ainda encaminhado as mudanças, a tramitação do projeto poderia ficar suspensa no colegiado, até que sobreviesse nova diretiva.

Em 4 de fevereiro de 2.026, porém, na 1ª Reunião Ordinária deste ano, como há havia passado bastante tempo sem que houvesse andamento formal, sugeri aos pares o encaminhamento de pedido de providências ao Executivo, para que fosse indagado ao autor, se ainda havia interesse na continuidade da tramitação, além de pleitear melhor justificativa para a sensível questão da constitucionalidade formal e material do projeto.

Ato contínuo, em 11/02/2.026, foi protocolado o Ofício CPCJR n.º 1/2.026, com encaminhamento dos quesitos da Comissão sobre o projeto.

A resposta foi encaminhada pelo Chefe da Administração em 06/03/2.026, por meio do Ofício n.º 71/2.026.



# Câmara Municipal de Echaporã

## Estado de São Paulo

No Ofício, o sr. Prefeito repisou o conteúdo do projeto, enfatizando que a justificativa para sua tramitação era a regulamentação dos direitos e obrigações dos proprietários e usuários de veículos pesados, posto que o Município recebeu nos últimos meses, diversas reclamações de proprietários de bens imóveis e rurais, bem como de outros motoristas tanto da zona urbana quanto da rural, informando terem constatado o tráfego de veículos de grande porte, transportadores de produtos a granel, sem a necessária segurança, o que vinha acarretando, de vez em quando, o derramamento da carga sobre vias públicas. Com isso, a questão seria de segurança viária, não propriamente de trânsito, e por isso haveria competência municipal para legislar nesse sentido.

Ao final de sua manifestação, o Poder Executivo aduziu que ainda possuía sim interesse na tramitação do projeto, tendo rogado pela sua aprovação.

Após detida análise, o relator está pronto para apresentar o Voto.

É a síntese.

## 2. Análise

Reza o art. 78, I, "a", do Regimento Interno da Câmara Municipal de Echaporã, ser da competência da Comissão Permanente de Constituição, Justiça e Redação manifestar-se sobre os aspectos constitucionais, legais, regimentais, gramaticais e lógicos de todas as proposições que tramitem na Câmara Municipal, ressalvadas as leis orçamentárias (PPA, LDO e LOA) e os Pareceres do Tribunal de Contas.

De antemão, **informo que sou pela inadmissibilidade, antirregimentalidade e má técnica legislativa** do PLO n.º 26/2.025, em razão de inequívoco vício de inconstitucionalidade formal e material, nos termos da argumentação abaixo.

Em primeiro lugar, a proposição em questão versa sobre matéria de trânsito e transporte, a qual é de competência legislativa privativa da União (arts. 22, XI, e 29, *caput*, CRFB, c/c art. 144, CESP e art. 8º, V, "a", 1, LOME), uma vez que acaba por criar verdadeiro ilícito de trânsito não previsto no CTB para caminhões de 5 (cinco) ou mais eixos.

Com efeito, o art. 1º, § 1º, da Lei Federal n.º 9.503/1.997, define como trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos ou animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Ora, se a União autoriza que caminhões possam trafegar com 5 (cinco) ou mais eixos, estando eles com ou sem carga, não pode um Município, sob pena de usurpar a competência da Nação, proibir o tráfego interno desses em seu perímetro urbano, ainda que sob o pretexto de estar provendo a segurança viária.

Em segundo lugar, a infração de posturas contida no projeto iria causar a situação esdrúxula de inviabilizar o tráfego, apenas no perímetro urbano do Município de Echaporã, de uma série inteira de veículos pesados, forçando-os a apenas utilizarem as estradas da zona rural, o que, evidentemente, é também inadmissível do ponto de vista do direito constitucional de livre locomoção no território nacional em tempo de paz (art. 5º, XV, CF).

Não é outro o magistério da jurisprudência, em casos semelhantes:

Trânsito: idade mínima para habilitação a conduzir veículo automotor:  
matéria de competência privativa da União (CF, art. 22, XI):  
inconstitucionalidade de legislação estadual a respeito. (STF – ADI 470 –



# Câmara Municipal de Echaporã

## Estado de São Paulo

Tribunal Pleno – Rel. Min. Sepúlveda Pertence – Unânime – DJ 18.02.1999).

INCONSTITUCIONALIDADE. Ação direta. Lei n.º 6.347/2002, do Estado de Alagoas. Competência legislativa. Trânsito. Transporte. Veículos. Inspeção técnica veicular. Avaliação de condições de segurança e controle de emissões de poluentes e ruídos. Regulamentação de concessão de serviços e da sua prestação para esses fins. Inadmissibilidade. Competência legislativa exclusiva da União. Ofensa ao art. 22, inc. XI, da CF. Ação julgada procedente. Precedentes. É inconstitucional a lei estadual que, sob pretexto de autorizar concessão de serviços, dispõe sobre inspeção técnica de veículos para avaliação de condições de segurança e controle de emissões de poluentes. (STF – AD 3049 – Tribunal Pleno – Rel. Min. Cezar Peluso – Unânime – DJ 04.06.2007).

DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Ementa: DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proibam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade



# Câmara Municipal de Echaporã

## Estado de São Paulo

de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”. discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: “1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”. (STF – RE 1.054.110/SP – *Leading case* do Tema 967 de Repercussão Geral – Tribunal Pleno – Rel. Min. Roberto Barroso – Unânime, salvo quanto à fixação da tese, eis que vencido o Min. Marco Aurélio – DJ 8 e 9 de maio de 2019).

Nessa ordem de ideias, é caso de rejeição.

### 3. Voto

Meu parecer é pela **inadmissibilidade, antirregimentalidade e má técnica legislativa** do Projeto de Lei Ordinária n.º 26/2.025.



# Câmara Municipal de Echaporã

*Estado de São Paulo*

---

Echaporã, 18 de março de 2.026.

**EDILSON RIBEIRO DA SILVA**  
Relator – PODE