



COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DOS ANIMAIS E POLÍTICA URBANA
PARECER EM 2º TURNO AO PROJETO DE LEI Nº 19/2025

1. RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 19/2025, em segundo turno de discussão e votação nesta Casa Legislativa, que "Dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas intermediado por empresas operadoras de aplicativos, e dá outras providências".

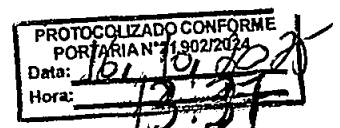
Após receber pareceres das Comissões a que foi distribuído, respeitando assim ao Regimento Interno, o Projeto de Lei nº 19/2025, de autoria do vereador Pablo Almeida, foi aprovado em primeiro turno de discussão em reunião plenária.

Cabe ressaltar que o Projeto de Lei nº 19/2025 recepcionou emendas, as quais serão apreciadas nesta fase, em segundo turno, pela Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços, sendo este o momento oportuno para análise e parecer dessa espécie de proposição, conforme os dispositivos regimentais, voltou a esta Comissão de meio ambiente, defesa dos animais e política urbana.

Assim, devidamente instruído e recebido pelo Presidente desta Comissão, fui designado relator para a análise das Emendas nº 01 a 06, 08 a 15 e das Subemendas nº 01 a 05 à Emenda 11. Ficam fora da análise a Emenda nº 07 por ter sido retirada e a Subemenda pt 3797/2025 não recebida por ausência de técnica legislativa e impertinência.

2. FUNDAMENTAÇÃO

O tema foi submetido a análise dessa comissão, a partir da previsão do artigo 52, IV, "h" do regimento interno, a saber: h) posturas municipais.





Com isso, a análise desse Projeto de Lei se dá a partir e de sua adequação ou não a essa competência.

Trata-se de Emendas apresentadas ao Projeto de Lei nº 19/2026, que "Dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas intermediado por empresas operadoras de aplicativos, e dá outras providências".

O escopo e a análise do Projeto de Lei em tela estão circunscritos a moldura regimental de competência dessa comissão, sendo tema exorbitante a essa análise especificidades e atribuições de outras comissões, é, senão dizer, que, sob o ponto de vista dessa comissão, as emendas devem ou não ser aprovadas.

Para a manutenção da hegemonia do ordenamento jurídico é necessário que haja coerência, pragmatismo e reverência aos comandos legais, não se coadunando o direito com "boas intenções" ou ainda o "uso de prerrogativas" para satisfação interesses pessoais, já advertia Caio Tácito:

"Não basta, porém, que a autoridade seja competente, o objeto lícito e os motivos adequados. A regra de competência não é um cheque em branco concedido ao administrador. A administração serve, necessariamente, a interesses públicos caracterizados. Não é lícito à autoridade valer-se de suas atribuições para satisfazer à interesses pessoais, sectários ou político-partidários, ou mesmo à outro interesse público estranho à sua competência. A norma de direito atende a fins específicos que estão expressos ou implícitos em seu enunciado" Caio Tácito, *er. Direito Administrativo*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2013. p. 202.

A coerência no discurso a partir do contexto que se encontram intérprete e objeto que se interpreta é fruto de longa maturação no direito, sendo sempre vivas as palavras de Hans Georg Gadamer, para quem se encontram em horizonte único o objeto que se interpreta e intérprete, sendo essa fenomenologia construída também pelo discurso, como como discorre Raphael Boechat Alves Machado (O controle judicial sobre os atos políticos e administrativos, Fórum, 2018-02):



A questão da harmonização do exercício das competências e das exigências constitucionais leva à consideração do Direito como um "Discurso, que tem como exigência a interoperacionalidade e coerência. O significado e o alcance de uma norma e de um conceito normativo deve "Ser buscado no contexto em que ele se encontre, porque somente ali seremos capazes de dar-lhe uma definição linguística, sistemática e funcional. Uma norma jurídica não se encontra nunca isoladamente, e, portanto, não poderá jamais ser assim entendida. Uma norma jurídica se revela sempre como uma parte de um conjunto normativo mais amplo e que se identifica com o ordenamento jurídico."

A Emenda Aditiva nº 01, de autoria do vereador Bruno Pedralva, visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"d) disponibilize dispositivos de segurança obrigatórios como: 1 - Aparador de linha, fixado no guidão do veículo; 2 - Protetores de perna e de motor; 3 - Colete reflexivo para o condutor; 4 - No caso de serviços de entrega, faixas refletivas no baú ou compartimento de carga."

A Emenda Aditiva nº 02, de autoria do vereador Bráulio Lara, visa acrescentar a alínea "d" ao inciso I, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"Art. 5º - (...)

d) tenha idade mínima de 21 anos."

A Emenda Aditiva nº 03, de autoria do vereador Bráulio Lara, visa acrescentar o art. 8º ao Projeto passando a ter a seguinte redação:

"Art. 8º - As empresas operadoras de aplicativos nessa modalidade, compartilharão com o Poder Público a geolocalização e o horário, do início e do fim das viagens, resguardadas todas as informações pessoais dos passageiros protegidas pela LGPD, nos termos de regulamento.

Parágrafo Único: As empresas operadoras de aplicativos nessa modalidade, compartilharão com a autoridade de trânsito municipal, todos os registros de acidentes



ocorridos durante o transporte de passageiros realizados por colaboradores através das plataformas."

A Emenda Aditiva nº 04, de autoria do vereador Braulio Lara, visa acrescentar o art. 9º ao Projeto passando a ter a seguinte redação:

"Art. 9º - As eventuais punições aos motociclistas cadastrados nas plataformas deverão atender aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

Parágrafo Único: As hipóteses excepcionais de condutas graves que possam gerar exclusão ou bloqueio imediato do motociclista cadastrado deverão constar nos termos e condições para o ingresso na plataforma da empresa."

A Emenda Aditiva nº 05, de autoria do vereador Bruno Pedralva, visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"d) implemente, em parceria com o poder público e iniciativa privada, pontos de apoio para motociclistas em áreas estratégicas, dotados de infraestrutura mínima, incluindo: 1. Áreas de estacionamento seguro; 2. Banheiros públicos; 3. Áreas de descanso; 4. Iluminação adequada; 5. Câmeras de vigilância; 6. Serviços básicos como água potável e WiFi."

A Emenda Aditiva nº 06, de autoria do vereador Bruno Pedralva, visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"d) exija revisão periódica das motocicletas, como condição para manutenção do cadastro do motociclista, arcando com os custos das revisões ou estabelecendo parcerias para sua realização gratuita ou subsidiada."

A Emenda Aditiva nº 08, de autoria do vereador Bruno Pedralva, visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:



"d) garantir a saúde dos motociclistas de aplicativos nas ações de prevenção, promoção e assistência em saúde, inclusive com a realização de exames periódicos anuais da saúde física e mental desses motociclistas."

A Emenda Aditiva nº 09, de autoria do vereador Bruno Pedralva, visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"d) ressarcir, em caso de acidente, os custos relacionados ao transporte até o serviço de urgência e à assistência à saúde em nível ambulatorial ou hospitalar, mediante solicitação de motociclista, passageiro ou representante legal dessas pessoas."

A Emenda Aditiva nº 10, de autoria da vereadora Luíza Dulci, visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"d) custeie, para todos os veículos cadastrados na plataforma, sem ônus para os motoristas, seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)."

O Substitutivo-Emenda nº 11, de autoria do vereador Bruno Miranda, propõe adequação integral no texto legislativo.

A Emenda Aditiva nº 12, de autoria do vereador Pedro Rousseff, visa acrescentar o art. 7º ao Projeto passando a ter a seguinte redação:

"Art. 7º. São direitos dos profissionais referidos no art. 2º desta lei: I - desempenhar atividade econômica de forma livre, conforme disposto na legislação federal pertinente; II - a livre definição de horários, preços, dias e rotas trabalhadas, em consenso com empregador ou parceiro comercial; III - a livre associação em cooperativa, associação comercial, sindicato, aplicativo ou site, sendo vedada qualquer forma de retaliação pelas empresas operadoras de aplicativo; IV - ser tratado com respeito e urbanidade pela Administração Pública Municipal; V - trabalhar com veículo próprio, locado ou de terceiro consensual, conforme disposto na legislação federal pertinente."



A Emenda Aditiva nº 13, de autoria do vereador Pedro Rousseff, visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"d) estabeleça mecanismo que impeçam jornadas de trabalho superiores a 10 horas diárias, garantindo pausas obrigatórias de descanso e intervalo mínimo entre turno."

A Emenda Aditiva nº 14, de autoria das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença e Juhlia Santos e dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus, visa acrescentar o parágrafo 2º ao art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"§ 2º. As empresas operadoras de aplicativo responderão objetivamente por danos causados a passageiros ou terceiros decorrentes da prestação do serviço, independentemente de culpa do motociclista."

A Emenda Aditiva nº 15, de autoria das vereadoras Juhlia Santos, Cida Falabella e Iza Lourença e dos vereadores Pedro Patrus e Bruno Pedralva visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"d) disponibilizar, mensalmente, à Administração Municipal, dados agregados sobre viagens, locais de maior concentração, sinistros e condutores cadastrados, visando subsidiar políticas públicas de mobilidade urbana e segurança no trânsito."

A Subemenda Aditiva nº 01 à Emenda nº 11, de autoria do vereador Bruno Pedralva e das vereadoras Iza Lourença e Luiza Dulci visa acrescentar a alínea "h" ao inciso III, do art. 5º da emenda nº 11 do Projeto passando a ter a seguinte redação: "h) responsabilizar-se pelas ações de prevenção, promoção e assistência em saúde do trabalhador, inclusive com a realização de exames periódicos anuais da saúde física e mental desses motociclistas."

A Subemenda Aditiva nº 02 à Emenda nº 11, de autoria do vereador Bruno Pedralva e das vereadoras Iza Lourença e Luiza Dulci visa acrescentar a alínea "h" ao inciso III, do art. 5º da emenda nº 11 do Projeto passando a ter a seguinte redação:



"h) ressarcir ao Sistema Único de Saúde, em caso de acidente, os custos relacionados ao transporte até o serviço de urgência e à assistência à saúde em nível ambulatorial ou hospitalar."

A Subemenda Aditiva nº 03 à Emenda nº 11, de autoria dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus e das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença, Juhlia Santos e Luiza Dulci visa acrescentar a alínea "h" ao inciso III, do art. 5º da emenda nº 11 do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"h) é vedado o bloqueio do motociclista por recusa de corridas."

A Subemenda Aditiva nº 04 à Emenda nº 11, de autoria dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus e das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença, Juhlia Santos e Luiza Dulci visa acrescentar a alínea "h" ao inciso III, do art. 5º da emenda nº 11 do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"h) possua no mínimo 12 (cento e vinte e cinco) cilindradas e no máximo quinze anos de fabricação."

A Subemenda Substitutiva nº 05 à Emenda nº 11, de autoria dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus e das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença, Juhlia Santos e Luiza Dulci visa dar nova redação à alínea "e" ao inciso III, do art. 5º da emenda nº 11 do Projeto passando a ter a seguinte redação:

"e) implemente, em parceria com o poder público e iniciativa privada, o mínimo de um ponto de apoio em cada regional do município, a funcionar em horário integral (24 horas por dia), dotados de infraestrutura mínima, incluindo: 1. Áreas de estacionamento seguro; 2. Banheiros públicos; 3. Áreas de descanso; 4. Iluminação adequada; 5. Câmeras de vigilância; 6. Serviços básicos como água potável e WiFi."

A sociedade moderna evoluiu para um modelo de **economia de mercado**, e, como pontuarei mais adiante, esse dinamismo é irrefreável. E os órgãos públicos que regulam a atividade econômica devem estar cientes e conscientes de que essa evolução é benéfica e irrefreável.



As inovações revolucionam o mercado e as **entidades econômicas** que surgem e se afirmam contribuem de forma positiva para a sociedade. Os órgãos públicos têm que entender e respeitar tais criações, pois que favorecem o interesse comum. KLAUS SCHWAB alerta para a realidade da **“quarta revolução industrial”**, ao afirmar que dentre *“os mais diversos e fascinantes desafios que enfrentamos hoje, o mais intenso e importante é como entender e moldar a nova revolução tecnológica, que acarreta nada menos que uma transformação da humanidade”* ().

Alexei Alexandrov, George Deltas e Daniel Spulber ensinam que **“em mercados de dois lados, as empresas tipicamente intermediam entre compradores e vendedores, de tal sorte que as mensurações de poder de mercado refletem a interação da empresa quer com compradores quer com vendedores”**. (...)“nos mercados de dois lados as definições de mercado dependem dos preços cobrados de compradores e de vendedores... (1).

Em obra atual, Geoffrey G. Parker, Marshall W. Van Alstyne e Sangeet Paul Choudary conceituam:

*“Vamos começar com uma definição básica. Uma **plataforma é um negócio** baseado no fornecimento de interações criadoras de valor entre produtores externos e consumidores. A plataforma propicia uma aberta, participativa infraestrutura para estas interações e estabelece condições de governança para elas. A **finalidade abrangente da plataforma: concretizar encontros** entre usuários e facilitar a troca de bens, serviços, ou moeda social, possibilitando por isso criação de valor para todos os participantes” (2).*

Logo, definimos que o objeto a ser interpretado é uma **plataforma** que une mercado de dois lados, consumidores e prestadores, vinculados a partir de um algoritmo; não se tratando de um empregador que emprega uma pessoa para prestar serviço a terceiro.

¹ (ALEXANDROV, Alexei; DELTAS, George & SPULBER Daniel F. Antitrust and Competition in Two-sided Markets, in *Journal of Competition Law & Economics*. Vol. 7. Nº 4. December 2011, p. 775).

² (PARKER, Geoffrey G. et alii. *Platform Revolution: How Networked Markets are Transforming the Economy and How to Make Them Work for You*. New York, W.W. Norton & Company, 2016. Kindle, posição 186 de 6364).



Esta realidade de concretização de encontros para facilitar o intercâmbio já existe fisicamente. A novidade é que hoje esses encontros se realizam no plano digital.

A construção de soluções para o problema enfrentado passa pela interdisciplina entre os ramos do Direito e da Economia, diálogo essencial como profetizava o professor Richard Posner:

“Nos últimos anos Economistas e acadêmicos de Direito com uma inclinação para a análise econômica, têm usado os métodos teóricos e empíricos da Economia para iluminar uma variedade de questões e de problemas no Direito. Anteriormente, o Direito e a Economia se entrelaçavam somente nos campos do antitruste e da regulação de transportes; hoje o leitor diligente das revistas acadêmicas pode também encontrar análises econômicas do controle do crime, do direito de acidentes, indenização contratual, questões de raça, administração judicial, empresas e regulação de seguros, problemas ambientais, e outras áreas de preocupação central no sistema jurídico contemporâneo ((POSNER, R.A. *Economic Analysis of Law*. Prefácio datado de março de 1973. Pág. IX. Boston, Little, Brown and Company, 1972).

Antecipar o controle de mercado e condutas para o império das leis é salutar, evitando que o poder judiciário avance sobre uma pauta essencialmente regulatória, evitando-se posicionamentos conflitantes que geram insegurança jurídica. Recentemente, o Ex.mo Ministro Luiz Fux, em verdadeiro *leading case*³, reconheceu a necessidade do dever de deferência, inclusive trazendo a valiosa citação de Cass Sustein no seguinte trecho:

Os controles regulatórios, à luz do consequencialismo, são comumente dinâmicos e imprevisíveis. Consoante ressaltado por Cass Sustein, “as normas regulatórias podem interagir de maneira surpreendente com o mercado, com outras normas e com outros problemas. Consequências imprevistas são comuns. Por exemplo, a regulação de novos riscos pode exacerbar riscos antigos (...). As agências reguladoras estão muito melhor situadas do que os tribunais para entender e combater esses efeitos”

³ A.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 1.083.955 DISTRITO FEDERAL



(SUSTEIN, Cass R., "Law and Administration after Chevron". Columbia Law Review, v. 90, n. 8, p. 2.071-2.120, 1990, p. 2.090).

A interpretação então deve ser prospectiva, isso é, reconhecendo o ambiente sistêmico da Constituição e dos comandos lá impregnados, como os objetivos da República (Art. 3º), os princípios sensíveis (art. 60, §4º), os direitos e garantias fundamentais (Art5º) e o reconhecimento do mercado como espaço de interesse público (Art. 219).

Nos termos do artigo 170 da Constituição Federal, a ordem econômica brasileira se fundamenta na livre iniciativa, tendo como princípios a livre concorrência, a propriedade privada, a função social da propriedade e a defesa do consumidor. O artigo 219 reforça que o mercado interno integra o patrimônio nacional e deve ser incentivado com vistas ao desenvolvimento socioeconômico, tecnológico e cultural do país.

Por isso, caminha bem e dentro da juridicidade a norma (e sua interpretação) que correlaciona custo e bem jurídico tutelado, não havendo fundamento legal que prefira um quantitativo estéril à análise do real caso concreto.

As emendas aditivas nº 2, 3 e 4 apresentadas pela Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços são extremamente compatíveis e aderentes com objeto da proposta legislativa em análise com outros normativos já vigentes, seja do plano formal de competência Municipal, seja do plano material de bem jurídico tutelado, considerando que se tratam, respectivamente, de razoável intervenção de Poder de Polícia (idade mínima de 21 anos); compatibilidade com a LGPD e ainda razoabilidade e proporcionalidade para o direito Administrativo Sancionador, ou seja, as emendas trazidas pelo vereador são incapazes de gerar fricção e por isso não atitam com o ordenamento jurídico.

As demais emendas e subemendas, lado outro, possuem atritos com o ordenamento jurídico justamente pela falta de compreensão com o objeto a ser interpretado, considerando que oneram uma plataforma, como se empregador fosse, causando incompatibilidade direta com o objetivo da proposta e, pior, inviabilizam materialmente que haja concorrência e que se prestigie o real interesse coletivo,



tratando-se de pautas vocacionadas à ineficiência normativa (controle de segunda ordem), pois geram mais custos do que benefícios.

Além do aspecto conceitual, que se choca diretamente com o objeto que se interpreta, há notável violação direta ao texto expresso, sendo que temas trabalhistas, como impregnados na **emenda aditiva nº 08** *"d) garantir a saúde dos motociclistas de aplicativos nas ações de prevenção, promoção e assistência em saúde, inclusive com a realização de exames periódicos anuais da saúde física e mental desses motociclistas."*; **A Emenda Aditiva nº 10**, *"d) custeie, para todos os veículos cadastrados na plataforma, sem ônus para os motoristas, seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)."*, partes do **O Substitutivo-Emenda nº 11**, de autoria do vereador Bruno Miranda, propõe adequação integral no texto legislativo; **A Emenda Aditiva nº 12**, de autoria do vereador Pedro Rousseff, **A Emenda Aditiva nº 13**, de autoria do vereador Pedro Rousseff; **A Subemenda Aditiva nº 01 à Emenda nº 11**.

Todas as emendas acima são rejeitadas por ter em seu objeto conteúdo relacionado a direito do trabalho, tema esse de competência privativa da União, Artigo 22, I e, além disso, materialmente incompatível com o meio ambiente urbano, tema central para a análise aqui presente, considerando que trazem refluxo à mobilidade ao onerarem demasiadamente a plataforma.

As emendas que deslocam ônus de responsabilidade civil e ainda estabelecem critérios de indenização padecem do mesmo mal, pois alteram a regra do artigo 927 e 189 do Código Civil, **violando assim o artigo 22, I, por legislar sobre direito civil**, são elas: **A Emenda Aditiva nº 09**, de autoria do vereador Bruno Pedralva, **A Emenda Aditiva nº 10**, de autoria da vereadora Luiza Dulci; **A Emenda Aditiva nº 14**, de autoria das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença e Juhlia Santos e dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus; **A Subemenda Aditiva nº 01 à Emenda nº 11** de autoria do vereador Bruno Pedralva e das vereadoras Iza Lourença e Luiza Dulci; **A Subemenda Aditiva nº 02 à Emenda nº 11** de autoria do vereador Bruno Pedralva e das vereadoras Iza Lourença e Luiza Dulci.

Há também impossibilidade material direta nas emendas: **A Emenda Aditiva nº 01**, de autoria do vereador Bruno Pedralva; **A Emenda Aditiva nº 05**, de autoria do



vereador Bruno Pedralva, **A Emenda Aditiva nº 06**, de autoria do vereador Bruno Pedralva; **A Emenda Aditiva nº 08**, de autoria do vereador Bruno Pedralva; **A Subemenda Aditiva nº 03 à Emenda nº 11**, de autoria dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus e das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença, Juhlia Santos e Luiza Dulci; **A Subemenda Aditiva nº 04 à Emenda nº 11**, de autoria dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus e das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença, Juhlia Santos e Luiza Dulci; **A Subemenda Substitutiva nº 05 à Emenda nº 11**, de autoria dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus e das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença, Juhlia Santos e Luiza Dulci, por violação direta ao artigo 174 da Constituição da República, considerando se tratar de intervenção econômica de caráter cogente, o que é vedado para a relação entre particulares, aqui na relação plataforma e usuário e ainda interferem nas condições de mercado, ao estabelecer padronização que impede e desestimula a concorrência e a livre iniciativa, com ofensa ao artigo 170.

A Emenda Aditiva nº 15, de autoria das vereadoras Juhlia Santos, Cida Falabella e Iza Lourença e dos vereadores Pedro Patrus e Bruno Pedralva que visa acrescentar a alínea "d" ao inciso III, do art. 5º do Projeto **também deve ser rejeitada**, e por esse fundamento novamente se rejeita as **A Subemenda Substitutiva nº 05 à Emenda nº 11**, de autoria dos vereadores Bruno Pedralva e Pedro Patrus e das vereadoras Cida Falabella, Iza Lourença, Juhlia Santos e Luiza Dulci e **A Emenda Aditiva nº 05**, de autoria do vereador Bruno Pedralva, em razão de essas também invadirem a competência do **Executivo** para regulamentar o tema, usurpando a discricionariedade desse poder para definir padrões e se irá ou não implementar políticas públicas no setor e a partir de quais critérios.

Restado o **Substitutivo-Emenda nº 11**, de autoria do vereador Bruno Miranda, propõe adequação integral no texto legislativo, este perpassa em seus artigos parte do texto acima rejeitado, o que força essa comissão a aceitá-lo.

Considerando a competência desta Comissão em temas relacionados às posturas municipais, observa-se que a regulamentação proposta pelo Projeto de Lei

nº 19/2025 impacta diretamente o ordenamento urbano e a organização do espaço público no município.

Nesse sentido, a análise das emendas levou em conta a necessidade de preservar



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Dirleg	Fl.
--------	-----

a coerência com as normas locais que regem o uso e a ocupação do solo, a mobilidade e o equilíbrio ambiental. Assim, as emendas aprovadas — nº 2, 3, 4 e o Substitutivo-Emenda nº 11 — mostram-se compatíveis com os princípios das posturas municipais e da política urbana.

Por outro lado, as demais emendas foram rejeitadas por extrapolarem a competência municipal ou por tratarem de matérias alheias à política urbana e ambiental, contrariando o escopo regimental desta Comissão.

3. CONCLUSÃO

Portanto, opino pela **aprovação das Emendas nº 2, 3, 4 e 11** e pela **rejeição das Emendas nº 1, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 15**.

Belo Horizonte, 16 de outubro de 2025.

Assinado de forma
digital por
WANDERLEY DE
ARAUJO PORTO
ARAUJO PORTO
FILHO:05239801673
1673
Dados: 2025.10.16
15:58:07 -03'00'

Vereador Wanderley Porto
PRD