



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO

Interessado: Prefeitura Municipal de Botucatu

Assunto: Análise da Lei Municipal nº 4.394/2003, alterada pela Lei nº 5.281/2011

Referência: Ofício nº 039/2023 – Estacionamentos Diversos

Despacho: nº 22/2025-CETTRAN/PR

Exmo. Presidente,

Conforme solicitado por V.Exa., encaminho parecer para análise e deliberação do E. Conselho Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo.

Atenciosamente,

São Paulo, 21 de outubro de 2025

MARCO FABRICIO VIEIRA

Conselheiro Relator



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO

Interessado: Prefeitura Municipal de Botucatu

Assunto: Análise da Lei Municipal nº 4.394/2003, alterada pela Lei nº 5.281/2011

Referência: Ofício nº 039/2023 – Estacionamentos Diversos

Despacho: nº 22/2025-CETTRAN/PR

PARECER

I – RELATÓRIO

A Prefeitura Municipal de Botucatu solicita parecer jurídico sobre a legalidade e constitucionalidade da Lei Municipal nº 4.394/2003, alterada pela Lei nº 5.281/2011, que dispõe sobre estacionamento privativo de veículos em determinadas situações no Município.

De acordo com a redação vigente, a lei autoriza o estacionamento privativo de veículos no Município de Botucatu:

I – de clientes ou pacientes, pelo tempo máximo de 15 (quinze) minutos, com o acionamento da sinalização de emergência do veículo, defronte de:

- a) farmácias;
- b) laboratórios de análises clínicas;
- c) hotéis;
- d) agências funerárias;
- e) estabelecimentos de comércio de órteses e próteses, limitado a clientes portadores de deficiência física que comprometa a locomoção;
- f) clínicas médicas com serviço ambulatorial, de radiologia e diagnóstico por imagem;
- g) clínicas de fisioterapia.

II – de transporte:

- a) de valores, nas agências bancárias;
- b) de malotes, nas agências dos correios.

O artigo 2º da referida lei estabelece que o estacionamento de que trata o artigo anterior restringe-se exclusivamente às áreas fronteiriças aos estabelecimentos mencionados.

O parágrafo único do artigo 2º dispõe que, durante o horário de expediente bancário, as vagas de estacionamento de que trata a alínea “a” do inciso II do artigo 1º da lei serão



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO

privativas dos veículos de transporte de valores, ficando liberadas para uso geral no período em que a instituição bancária permanecer fechada.

A legislação ainda prevê que a Prefeitura poderá demarcar tais áreas e fixar sinalização correspondente, bem como aplicar penalidades pecuniárias específicas pelo descumprimento.

Diante disso, questiona-se a validade jurídica da norma municipal frente à Constituição Federal, ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e à Resolução CONTRAN nº 965/2022.

II – FUNDAMENTAÇÃO

1. Contexto normativo à época da edição da lei

A Lei Municipal nº 4.394/2003 foi editada antes da regulamentação específica das áreas de estacionamento pelo CONTRAN.

Naquele momento, não havia norma federal detalhando as hipóteses de estacionamento privativo. O que existia era o Anexo II do CTB, que apresentava um conjunto de sinais de trânsito. Posteriormente, esse anexo foi substituído pela Resolução CONTRAN nº 160/2004, que trouxe a padronização da sinalização horizontal de trânsito, dispositivos de canalização, marcadores de obstáculos, bem como sinais verticais de advertência e regulamentação, além de sinalização para obras e sinais sonoros.

Mais recentemente, esse conjunto foi substituído pelo Regulamento de Sinalização Viária aprovado pela Resolução CONTRAN nº 973/2022.

Assim, quando da edição da lei municipal, o gestor dispunha de maior discricionariedade na regulamentação das áreas de estacionamento, pois não havia ainda uma delimitação normativa precisa do CONTRAN.

O cenário mudou com a Resolução CONTRAN nº 302/2008, que regulamentou de forma expressa e taxativa as hipóteses de estacionamento específico, restringindo o poder discricionário dos entes municipais. Essa delimitação foi posteriormente consolidada e atualizada pela Resolução CONTRAN nº 965/2022, com complementações pela Resolução nº 973/2022.

Portanto, embora no momento de sua edição a lei municipal possa ter se apoiado em uma lacuna normativa, atualmente não encontra mais amparo jurídico, notadamente



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO

quanto ao uso privativo de vagas de curta duração somente para as hipóteses elencadas na lei, já que o CONTRAN passou a vedar a criação de hipóteses não previstas na legislação federal de trânsito.

Não obstante a impossibilidade de criação de vagas de curta duração específica para os casos elencados na aludida lei, o órgão de trânsito pode criar vagas de curta duração, nos termos da Resolução CONTRAN nº 965/2022, sem restringir a sua utilização por demais usuários da via.

2. Competência legislativa sobre trânsito

O artigo 22, XI, da Constituição Federal estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Aos Municípios cabe a competência suplementar (art. 30, II, CF) e a competência de organizar o uso do solo urbano (art. 30, VIII, CF), mas sem criar normas que contrariem ou extrapolem a legislação federal.

Logo, ao dispor sobre hipóteses de estacionamento privativo, a lei municipal avança sobre matéria de competência exclusiva da União.

3. Competência administrativa do Município no CTB

O artigo 24, incisos II e III, do CTB atribui aos órgãos municipais de trânsito a competência para:

- planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito;
- implantar, manter e operar a sinalização viária.

Trata-se de competência administrativa e executiva, não de legislar sobre hipóteses de estacionamento específicos, o que é atribuição federal.

4. Resolução CONTRAN nº 965/2022 – limites do art. 3º

O artigo 3º da Resolução nº 965/2022 lista, de forma taxativa, as áreas de estacionamento específico passíveis de regulamentação:

1. veículos de aluguel;
2. pessoas com deficiência;
3. pessoas idosas;



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO

4. carga e descarga;
5. ambulâncias;
6. estacionamento rotativo;
7. curta duração (até 30 minutos, com pisca-alerta);
8. viaturas policiais;
9. veículos elétricos em recarga.

A Lei Municipal nº 4.394/2003 cria hipóteses não contempladas nesse rol (farmácias, hotéis, funerárias, clínicas etc.), caracterizando invasão de competência legislativa e afronta ao princípio da exaustividade normativa do CONTRAN.

5. Restrições do art. 5º da Resolução 965/2022

O artigo 5º da Resolução 965/2022 dispõe que não serão regulamentadas as áreas de estacionamento previstas nos incisos II, IV, V e VIII do art. 3º, quando a edificação dispuser de área interna de estacionamento e/ou não atender ao art. 93 do CTB.

Ou seja, até mesmo hipóteses admitidas pelo CONTRAN sofrem restrições, o que evidencia ainda mais a irregularidade da lei municipal, que cria permissivos além da norma federal.

6. Artigo 93 do CTB – Polos Geradores de Tráfego

O art. 93 do CTB determina que projetos de edificações que possam se transformar em polos geradores de tráfego dependem de anuência do órgão executivo de trânsito.

Assim, se nem edificações podem ser aprovadas sem análise técnica do órgão de trânsito, é ainda mais grave uma lei municipal generalizar hipóteses de estacionamento privativo sem tal controle.

7. Regulamentação de Sinalização Viária e Competência do CONTRAN

O art. 24, incisos II e III, do CTB, atribui ao órgão municipal de trânsito a competência para "regulamentar e operar o trânsito" e "implantar, manter e operar a sinalização viária". Contudo, essa competência executiva deve obedecer estritamente à legislação federal. O §2º do art. 90 CTB é claro ao dispor que: *"O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso de sinalização"*.

Portanto, a demarcação e fixação de sinalização para as áreas privadas criadas pela lei municipal (art. 3º da Lei 4.394/2003), mesmo sendo um ato administrativo de



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO

competência do Executivo, é ilegal, pois o objeto da regulamentação (as áreas em si) não segue o padrão e os critérios estabelecidos pelo CONTRAN, especialmente por contrariar o rol taxativo da Resolução nº 965/2022.

8. Multas e sanções criadas pela lei municipal

A lei ainda cria penalidade pecuniária própria para descumprimento de suas disposições, sem respaldo no CTB, o que é inadmissível. O art. 161 do CTB estabelece que somente a União pode definir infrações e penalidades de trânsito. Esta competência privativa da União foi reforçada pela ADI 2998, julgada pelo Supremo Tribunal Federal em 2019, que limitou a competência normativa do CONTRAN.

Em seu julgamento, o STF firmou que o CONTRAN atua no âmbito da regulamentação, não podendo inovar para criar condutas puníveis. Ora, se o próprio CONTRAN tem sua capacidade de criar infrações restringida por ser um ente da Administração Pública Federal, o ente municipal (de competência meramente suplementar e administrativa em trânsito) possui vedação ainda mais evidente para criar tipos infracionais e penalidades.

9. Competência do CETRAN-SP

É fundamental ressaltar que a este Egrégio Conselho Estadual de Trânsito (CETRAN) não compete o controle abstrato de constitucionalidade da lei municipal, papel reservado ao Poder Judiciário no exercício de sua função jurisdicional. A Lei Municipal nº 4.394/2003, enquanto não for declarada inconstitucional pelo Judiciário (em Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI ou em controle difuso), continua formalmente válida no âmbito municipal. Contudo, o CETRAN, como órgão recursal de 2ª instância (art. 14, V, do CTB), detém a prerrogativa de analisar a legalidade e a coerência com a legislação de trânsito federal (CTB e Resoluções CONTRAN), em cada caso concreto de recurso de multa que lhe for submetido, cancelando a penalidade imposta quando for o caso.

III – CONCLUSÃO

Diante do exposto, conclui-se que a Lei Municipal nº 4.394/2003, alterada pela Lei nº 5.281/2011, embora tenha sido editada em contexto de maior discricionariedade normativa, não se compatibiliza com o atual ordenamento jurídico de trânsito, uma vez que:



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO

1. Viola o art. 22, XI da CF, ao legislar sobre matéria de competência privativa da União;
2. Extrapola a competência administrativa do Município prevista nos incisos II e III art. 24 do CTB;
3. Contraria o art. 3º da Resolução CONTRAN nº 965/2022, que define rol taxativo das áreas de estacionamento específico, ao limitar o uso das vagas de curta duração às hipóteses nela estabelecidas;
4. Descumpre o art. 5º da Resolução 965/2022 e o art. 93 do CTB, ao ignorar restrições técnicas aplicáveis;
5. Viola ainda o art. 19 da Resolução CONTRAN nº 965/2022, que expressamente veda a destinação de áreas de estacionamento específico não previstas na legislação federal de trânsito;
6. Cria penalidade sem respaldo legal, em afronta ao art. 161 do CTB.

Ressalto, por fim, que a impossibilidade de criação de vagas de curta duração específica para os casos elencados na aludida lei, o órgão de trânsito pode criar vagas de curta duração, nos termos da Resolução CONTRAN nº 965/2022, sem restringir a sua utilização por demais usuários da via.

É o parecer que submeto a esse Egrégio Conselho.

São Paulo, 21 de outubro de 2025.

MARCO FABRÍCIO VIEIRA

Conselheiro relator