



Projeto de Lei nº L-062/2022.

Autora: Vereadora Iza Vicente.

Assunto: Dispõe sobre a substituição progressiva dos veículos da administração pública direta e indireta, bem como concessionárias de serviço público, para diminuição da emissão de gases poluentes, estabelecendo metas para neutralizar a utilização de combustíveis fósseis e dá outras providências.

RAZÕES DE VETO INTEGRAL

Trata-se de análise do Projeto de Lei nº L-062/2022, que dispõe sobre a substituição progressiva dos veículos da administração pública direta e indireta, bem como concessionárias de serviço público, para diminuição da emissão de gases poluentes, estabelecendo metas para neutralizar a utilização de combustíveis fósseis e dá outras providências.

Há tempestividade na forma da norma contida no art. 76, § 1º da Lei Orgânica do Município de Macaé.

O presente Projeto de Lei, de iniciativa da Vereadora Izabella Vicente de Carvalho Camargo, visa garantir a substituição progressiva de veículos movidos por combustíveis fósseis que sejam de titularidade ou que forneçam serviço ao Poder Público Municipal e à comunidade, como os veículos do transporte coletivo, por veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos, promovendo a redução da emissão de gases poluentes e consistindo em matéria de relevante interesse público.

Trata-se de proposta inovadora, de extrema importância para garantir o respeito e a preservação do meio ambiente no município, que busca edificar caminhos para a transição de modais energéticos no município de forma efetiva e robusta.

Contudo, em que pese a nobre intenção da legisladora tal proposta normativa está eivada de vícios insanáveis de iniciativa como veremos a seguir.

Contudo, há que se observar que as normas contidas em seus artigos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 9º e 10 violam o princípio constitucional da separação dos Poderes previsto no Art. 2º da Constituição Federal e no Art. 7º da Constituição do Estado do Rio de Janeiro, assim como o princípio da iniciativa das leis previsto no Art. 61 da Carta Magna e no Art. 112 da Constituição Estadual, e o disposto na Lei Orgânica de Macaé no tocante à iniciativa da proposta, em desacordo com o disposto no Art. 11, incisos I, II e IX e no art. 73, incisos III e VI, também da Lei Orgânica do Município de Macaé, que estabelecem:

Art. 11. Ao Município compete prover a tudo quanto diga respeito ao seu peculiar interesse e ao bem estar de sua população, cabendo-lhe, privativamente, dentre outras, as seguintes atribuições:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

II – suplementar a legislação federal e a estadual, no que couber;

(...)



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ
GABINETE DO PREFEITO

IX – dispor sobre organização, administração e execução dos serviços locais;

(...)

Art. 73. São de iniciativa **exclusiva** do Prefeito as Leis que disponham sobre:

(...)

III - criação, estruturação e **atribuições das Secretarias** ou Departamentos equivalentes e órgãos e entidades da Administração Pública;

(...)

VI – **matérias que criem, ainda que indiretamente, despesas para o Erário.**

(grifos nossos)

É imperioso destacar também que cabe ao Chefe do Poder Executivo Municipal dispor sobre a matéria em análise, conforme prevê o art. 5º, inciso III, da Lei Municipal nº 2.444/03, que institui o Sistema Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Macaé, *in verbis*:

“Art. 5º **Incumbe ao Poder Executivo Municipal**, através do Órgão Público competente, **dispor sobre os seguintes aspectos dos serviços de transporte coletivo urbano:**

(...)

IX – **tipos de veículos empregar**, suas capacidades mínimas e suas lotações máximas. ”

(grifos nossos)

A proposta em estudo viola ainda as regras para regulação das atividades da iniciativa privada, a partir do ponto de vista do direito civil, que regula a vida do cidadão em sociedade. Neste ponto temos a violação ao disposto no art. 22, inciso I, da Constituição Federal, que dispõe textualmente que legislar sobre matérias de direito civil é ato de competência exclusiva da União.

Art. 22. Compete **privativamente** à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

(grifos nossos)

Observe-se que o Supremo Tribunal Federal firmou entendimento sólido no sentido de se respeitar essa competência privativa sobre a matéria:

ACÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI 12.257/2006, DO ESTADO DE SÃO PAULO. POLÍTICA DE REESTRUTURAÇÃO DAS SANTAS CASAS E HOSPITAIS FILANTRÓPICOS. INICIATIVA PARLAMENTAR. INOBSERVÂNCIA DA EXCLUSIVIDADE DE INICIATIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO. ATRIBUIÇÃO DE ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DESTINAÇÃO DE RECEITAS PÚBLICAS. RESERVA DE ADMINISTRAÇÃO.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ
GABINETE DO PREFEITO

PEDIDO PROCEDENTE. 1. A Lei Estadual 12.257/2006, de iniciativa parlamentar, dispõe sobre política pública a ser executada pela Secretaria de Estado da Saúde, com repercussão direta nas atribuições desse órgão, que passa a assumir a responsabilidade pela qualificação técnica de hospitais filantrópicos, e com previsão de repasse de recursos do Fundo Estadual de Saúde (art. 2º). 2. Inconstitucionalidade formal. Processo legislativo iniciado por parlamentar, quando a Constituição Federal (art. 61, § 1º, II, c e e) reserva ao chefe do Poder Executivo a iniciativa de leis que tratem do regime jurídico de servidores desse Poder ou que modifiquem a competência e o funcionamento de órgãos administrativos. 3. Ação Direta julgada procedente.

(STF, Min. Edson Fachin, Tribunal Pleno, Processo ADI 4288, J. 29/06/2020, P. 13/08/2020)

(grifos nossos)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – LEI COMPLEMENTAR ESTADUAL Nº 236/2002 EDITADA PELO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – DIPLOMA LEGISLATIVO QUE RESULTOU DE INICIATIVA PARLAMENTAR – SERVIDOR PÚBLICO ESTADUAL – REGIME JURÍDICO – REMUNERAÇÃO – LEI ESTADUAL QUE EQUIPARA, PARA EFEITO DE ACESSO AO BENEFÍCIO DA “GRATIFICAÇÃO DO CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA”, O CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO “LATO SENSU” OU “STRICTO SENSU” EM DIREITO PENAL E PROCESSO PENAL AO CURSO SUPERIOR DE POLÍCIA – USURPAÇÃO DO PODER DE INICIATIVA RESERVADO AO GOVERNADOR DO ESTADO – OFENSA AO PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL DA SEPARAÇÃO DE PODERES – INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL – REAFIRMAÇÃO DA JURISPRUDÊNCIA CONSOLIDADA PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL – PRECEDENTES – PARECER DA PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA PELA INCONSTITUCIONALIDADE – AÇÃO DIRETA JULGADA PROCEDENTE. PROCESSO LEGISLATIVO E INICIATIVA RESERVADA DAS LEIS – O desrespeito à prerrogativa de iniciar o processo legislativo, que resulte da usurpação de poder sujeito à cláusula de reserva, traduz vício jurídico de gravidade inquestionável, cuja ocorrência reflete típica hipótese de inconstitucionalidade formal, apta a infirmar, de modo irremissível, a própria integridade do diploma legislativo eventualmente editado. Situação ocorrente na espécie, em que o diploma legislativo estadual, de iniciativa parlamentar, incidiu em domínio constitucionalmente reservado à atuação do Chefe do Poder Executivo: regime jurídico dos servidores públicos e disciplina da remuneração funcional, com consequente aumento da despesa pública (RTJ 101/929 – RTJ 132/1059 – RTJ 170/383, v.g.). A usurpação da



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ
GABINETE DO PREFEITO

prerrogativa de instaurar o processo legislativo, por iniciativa parlamentar, qualifica-se como ato destituído de qualquer eficácia jurídica, contaminando, por efeito de repercussão causal prospectiva, a própria validade constitucional da norma que dele resulte. Precedentes. Doutrina. Nem mesmo eventual aquiescência do Chefe do Poder Executivo mediante sanção, expressa ou tácita, do projeto de lei, ainda quando dele seja a prerrogativa usurpada, tem o condão de sanar esse defeito jurídico radical. Insubsistência da Súmula nº 5/STF (formulada sob a égide da Constituição de 1946), em virtude da superveniente promulgação da Constituição Federal de 1988. Doutrina. Precedentes. SIGNIFICAÇÃO CONSTITUCIONAL DO REGIME JURÍDICO DOS SERVIDORES PÚBLICOS (CIVIS E MILITARES) – A locução constitucional “regime jurídico dos servidores públicos” corresponde ao conjunto de normas que disciplinam os diversos aspectos das relações, estatutárias ou contratuais, mantidas pelo Estado com os seus agentes. Nessa matéria, o processo de formação das leis está sujeito, quanto à sua válida instauração, por efeito de expressa reserva constitucional, à exclusiva iniciativa do Chefe do Poder Executivo. Precedentes. ATUAÇÃO DO ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO NO PROCESSO DE FISCALIZAÇÃO CONCENTRADA DE CONSTITUCIONALIDADE – O Advogado-Geral da União – que, em princípio, atua como curador da presunção de constitucionalidade do ato impugnado (RTJ 131/470 – RTJ 131/958 – RTJ 170/801-802, v.g.) – não está obrigado a defender o diploma estatal, se este veicular conteúdo normativo já declarado incompatível com a Constituição da República pelo Supremo Tribunal Federal em julgamentos proferidos no exercício de sua jurisdição constitucional. Precedentes. (STF, Min. Celso de Mello, Tribunal Pleno, Processo ADI 2743 / ES - ESPÍRITO SANTO, j. 01/08/2018, p.28/08/2018) *(grifos nossos)*

Como já dito anteriormente a medida ora proposta tem relevante interesse público uma vez que visa promover a preservação do meio ambiente, estando em sintonia com as mais modernas práticas. Não somente a medida contribuiria para a melhoria da qualidade de vida na cidade, com a redução de emissão de poluentes, melhorando a qualidade do ar, como reduziria a poluição sonora produzida pelos motores a combustão.

No mesmo sentido é apontado que essa melhora relacionada à questão ambiental traz benefícios financeiros para os municípios, ao reduzir gastos em saúde pública. Sem falar em outros benefícios acessórios, como melhor desempenho dos veículos elétricos.

Todavia, não há previsão orçamentária ou apresentação de qualquer estudo do impacto que tal medida teria sobre os cofres públicos. Da mesma forma, a proposta foi elaborada sem a apresentação de um diagnóstico situacional da frota atualmente existente.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ
GABINETE DO PREFEITO

Assim, não houve a apresentação de qualquer estudo de viabilidade técnica para implementação das medidas instituídas pelo PL L-062/2022, embora a norma ora proposta as imponha, tendo inclusive fixado calendário de metas, conforme dispõe o art. 3º, incisos I a IV.

Restam nesse ponto diversas dúvidas sobre a viabilidade de implementação da norma, caso seja sancionada, já que não foram fornecidas informações sobre os aspectos práticos da proposta, tais como sobre a disponibilidade no mercado e custo de aquisição de veículos nos termos estipulados na mesma.

Nessa mesma linha, surge outra dúvida de ordem prática, relacionada ao fornecimento de energia elétrica para abastecer toda a frota que atende à Administração Pública Municipal, direta e indireta, além da frota local de veículos do transporte coletivo urbano. Além de ser necessário implementar mudanças físicas estruturais nos próprios municipais para permitir a criação de pontos de abastecimento dessa frota, será também necessário que as empresas integrantes do Sistema Integrado de Transporte (SIT) façam o mesmo em suas instalações.

Destaque-se aqui que os veículos da frota do transporte coletivo urbano não são próprios do município, nem são locados ao mesmo, sendo na verdade de propriedade de empresa concessionária do serviço público. Todavia, o art. 4º do PL L-062/2022 determina que toda essa frota seja modificada dentro do cronograma de metas imposto à Administração Pública Municipal. O mesmo se aplicará aos permissionários e prestadores de serviço do município, como motoristas do transporte escolar ou motoristas de táxis, por exemplo? Quem suportará o custo financeiro dessa atualização, uma vez que a maior parte dos veículos hoje em circulação não atendem as especificações do PL L-062/2022?

Além disso, resta dúvida sobre a capacidade do sistema elétrico do município de suportar o impacto da transição dos modais energéticos dos veículos que atendem à Administração Pública em circulação, tendo em vista a robustez da frota em questão, já que os veículos do transporte coletivo urbano fariam parte dessa frota modificada.

Ressaltamos nesse ponto que é fato de conhecimento público que o próprio Poder Legislativo Municipal tem envidado esforços junto à empresa concessionária de energia elétrica que atende à nossa região, a fim de verificar as causas e possíveis soluções para os contínuos problemas e falhas no abastecimento da rede elétrica municipal, diante do grande número de reclamações que tem recebido de cidadãos em geral.

Ora, se a concessionária vem tendo problemas em sua rede atual para conseguir abastecer satisfatoriamente aos munícipes, a mesma conseguirá atender a um aumento substancial na demanda por fornecimento de energia para atender à nova frota em circulação? É possível confiar que a concessionária irá adotar as medidas necessárias para garantir o aumento de capacidade de fornecimento de energia para, além de sanar os problemas atuais, ainda conseguir atender a nova demanda? Quem proverá os gastos desse investimento? Será necessário ratear esse investimento com os usuários do sistema ou será necessária a implementação de subsídio pelo Poder Público para fomentar a medida? Ou o aumento na demanda pelo fornecimento de energia será tão pequeno que não provocará qualquer problema?



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ
GABINETE DO PREFEITO

Tais dúvidas nos levam a questionar se é possível implementar a norma nos termos definidos pelo PL L-062/2022, deixando claro que é necessária a realização de estudos de viabilidade técnica e financeira para que seja possível introduzir tais mudanças no transporte local e na frota da Administração Pública Municipal.

No tocante à aplicação de recursos do Fundo Ambiental (Fundam), instituído pela Lei Municipal n.º 3.345/2010, para implementação da proposta trazida pelo PL L-062/2022 é preciso esclarecer que o disposto no art. 13, incisos III, IV e VII, não autoriza o uso dessas verbas para aquisição e/ou transformação de veículos automotores. De fato, tais recursos poderiam ser usados apenas para efeitos de elaboração dos estudos de impacto financeiro ou técnico para implementação da medida, mas não para sua implementação prática em si.

O mesmo entendimento foi manifestado pela Secretaria Municipal de Ambiente, Sustentabilidade e Proteção Animal que ressaltou ainda sobre o disposto no art. 13 da Lei Municipal n.º 3.345/2010, que o mesmo, quando trata das restrições exclusivas de despesas administrativas e operacionais com instalação, funcionamento e manutenção do FUNDAM, do COMMADS, das Unidades de Conservação Municipais – UCs e da própria Secretaria Municipal de Ambiente, Sustentabilidade e Proteção Animal, bem como com projetos ambientais e programas de educação ambiental, não permite o uso de suas verbas para pagamento de despesas de outros órgãos da Administração Pública Municipal, ressaltando aqui que a responsabilidade sobre a gestão do Sistema Integrado de Transporte do Município é da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, como já apontado anteriormente.

Outros apontamentos apresentados pela Secretaria Municipal de Ambiente, Sustentabilidade e Proteção Animal merecem ser trazidos à colação diante de sua relevância para o debate do tema em comento.

As mudanças do clima e os eventos climáticos extremos no mundo são sem dúvida o maior desafio deste século. Reconhecer este desafio e apresentá-lo de forma objetiva e estratégica se faz necessário. Neste sentido, a implementação de políticas públicas de enfrentamento às mudanças do clima e as ações de mitigação e adaptação no território municipal são de grande importância. Dados do Painel Intergovernamental sobre Mudança Climática (IPCC, 2014) revelam que 23% das emissões de gases de efeito estufa (GEE) do mundo, relacionadas à energia, tiveram origem no setor de transporte. E apesar de já ser um grande número, isto não considera sequer o impacto do CO₂ de atividades complementares como a fabricação de veículos ou o desgaste das superfícies das estradas.

A redução do consumo de energia, das emissões de gases poluentes e de GEE no setor de transportes são metas estratégicas das políticas energéticas e ambientais. As evidências existentes sugerem que o setor de transportes precisa sofrer uma redução de 40 a 70% de suas emissões totais de CO₂ até 2050, para atingir as metas de limitar o aquecimento global a até 1.5°C (IPCC, 2018). Neste contexto, a Lei Federal n.º 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, direciona para medidas de desenvolvimento sustentável na mobilidade urbana priorizando o transporte coletivo, público e não-motorizado, em detrimento do particular, individual e motorizado. Uma cidade sustentável deve ter um sistema de mobilidade urbana multimodal dominado



**ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ
GABINETE DO PREFEITO**

pelo transporte público e compartilhado, sendo a mobilidade individualizada fornecida como um serviço, consistindo em uma solução de última escolha. A melhoria da qualidade do transporte público é, portanto, uma medida urgente e necessária para reduzir o transporte individual motorizado e consequentemente diminuir a emissão de GEE.

A Lei Estadual nº 9.072/2020, que dispõe sobre a Política Estadual sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável, determina a elaboração de Plano Estadual sobre Mudanças Climáticas e a atualização das metas de mitigação e adaptação previstas em regulamento. Em seu art. 11 estabelece que compete ao setor de transportes: (i) incentivar a melhoria do transporte de massa e a integração dos sistemas de transportes, (ii) aumentar o uso de veículos eficientes, (iii) expandir o uso de sistemas sobre trilhos e aquaviários, (iv) renovar as frotas veiculares com utilização de alternativas de baixo carbon, (v) incentivar o transporte coletivo em detrimento do individual, (vi) incentivar a redução da mobilidade através do estímulo ao compartilhamento de veículos individuais e o teletrabalho, (vii) incentivar a construção de ciclovias como transporte de massa e logradouros públicos para fomentar o passeio dos transeuntes e (viii) incentivar a implantação de equipamentos de mobilidade urbana que ofereça aos transeuntes a opção de caminhar.

Portanto, para combater as mudanças climáticas ressalta-se a importância de se pensar em políticas públicas de planejamento estratégico articulando as questões energéticas e ambientais na mobilidade urbana do município com ações que priorizem o transporte coletivo, público e não-motorizado, em detrimento do particular, individual e motorizado. Vale ressaltar ainda a necessidade de aprovação do Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica (PMMA) que possui diretrizes para mitigação dos riscos climáticos no município de Macaé. Ações de renovação de frota devem estar inseridas em uma Política Municipal sobre Mudança do Clima e Desenvolvimento Sustentável, somadas a outras ações e incentivos, alinhados com a Política Estadual sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável.

Como os carros representam 72% das emissões de CO₂ do setor de transportes, o mercado de carros elétricos vem crescendo e se mostrando uma alternativa para combater a mudança climática. Na utilização dos carros elétricos não há queima de combustíveis fósseis, porém deve-se atentar para a fonte de energia que alimentará esses carros, que precisa ser de fontes renováveis, como disposto no art. 2º e seu parágrafo único no PL 062/2022. A substituição da frota de veículos requer uma série de outras mudanças e incentivos no setor energético do município, tendo em vista que se a eletricidade usada para carregar a nova frota de carros elétricos vem da queima de combustíveis fósseis, ainda haverá alto índice de emissões de CO₂.

Outro fator que requer atenção são as questões ambientais acerca das baterias de íons de lítio utilizadas nos carros elétricos. Feitas de elementos terra-rara (REE) como lítio, níquel, cobalto ou grafite que só existem sob a superfície da Terra e, portanto, dependem de atividades de mineração com processos muito poluentes, que geram impacto ambiental negativo na extração de REEs, componentes da bateria dos carros elétricos. É necessário também levar em consideração a destinação final ambientalmente adequada das baterias de íons de lítio em seu fim de vida útil. Na indústria automobilística convencional, de acordo com um estudo do Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT), 99% das baterias de carros movidos a combustível fóssil são recicladas no Brasil. Com o crescimento do



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ
GABINETE DO PREFEITO

mercado de carros elétricos, é necessário que se estimule também o desenvolvimento de indústrias de reciclagem ou sistemas de reutilização dos elementos de terra-rara, permitindo que os carros elétricos se tornem mais ecológicos.

Quanto à destinação ambientalmente adequada dos veículos da frota própria do município que vierem a ser substituídos, o PL L 062/2022 estabelece em seu art. 9º que seja implementado sistema de logística reversa correspondente. A Lei Federal nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), estabelece a responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos, que é o conjunto de atribuições individualizadas e encadeadas dos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes, dos consumidores e dos titulares dos serviços públicos de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, para minimizar o volume de resíduos sólidos e rejeitos gerados, bem como para reduzir os impactos causados à saúde humana e à qualidade ambiental decorrentes do ciclo de vida dos produtos. No âmbito da responsabilidade compartilhada a logística reversa é um instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada e acordo setorial é o ato de natureza contratual firmado entre o poder público e fabricantes, importadores, distribuidores ou comerciantes, tendo em vista a implantação da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida do produto.

Neste contexto, para implementação de um sistema de logística reversa para destinação final ambientalmente adequada de veículos usados, ainda há de ser firmado um acordo setorial nacional entre os fabricantes, importadores, distribuidores ou comerciantes do setor, para então serem estabelecidos termos de compromisso para implementação da logística reversa de tal material nos municípios. Sendo um processo longo que requer articulação política e com o setor empresarial, até que se institua o referido sistema de logística reversa.

Podemos concluir também sobre a necessidade de criação pretérita de uma política setorial voltada à emergência global do clima, onde projetos dessa natureza estejam atrelados e conciliados com os anseios da Administração Pública Municipal.

Por último, outro ponto a se observar no tocante ao Projeto de Lei nº L-062/2022 diz respeito à sua técnica de redação, que confronta o disposto na Lei Complementar nº 95/1998, que dispõe sobre as normas para a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, especialmente com relação ao disposto em seus artigos 3º, incisos I a IV, cuja sequência possui erro material de numeração, e o art. 4º que possui um § 1º de sequência nenhuma, ou seja, deveria ser redigido como parágrafo único.

Note-se que o veto por inconstitucionalidade não representa uma mera faculdade, mas um dever indisponível do Chefe do Poder Executivo Municipal. Sua sanção, aderindo a um projeto de lei aprovado pela Casa Legislativa, que deveria ter sido de sua iniciativa, por mandamento constitucional, não supre a iniciativa nem sana o vício de inconstitucionalidade.



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ
GABINETE DO PREFEITO

Assim, conclui-se pela impossibilidade de sanção do Projeto de Lei n.º L-062/2022, em função dos vícios de ordem insanável encontrados na proposta.

Pelas razões expostas, no cumprimento do dever e no uso das atribuições que me são conferidas, por razões de ordem jurídica e de conveniência administrativa VETO INTEGRALMENTE o Projeto de Lei nº L-062/2022 em conformidade com o disposto no Art. 76, § 1º da Lei Orgânica do Município de Macaé.

GABINETE DO PREFEITO, em 20 de março de 2023.

WELBERTH PORTO DE REZENDE
PREFEITO