

RESPOSTA A CONSULTA 20.2025 - COORDENAÇÃO DO CAOIPCD**ASSUNTO: ANÁLISE DE CONSTITUCIONALIDADE DA LEI MUNICIPAL Nº. 11.619/23 - VAGAS RESERVADAS DE ESTACIONAMENTO****I. RELATÓRIO**

Cuida-se de consulta formulada pela 22ª Promotoria de Justiça de Belo Horizonte/MG, por meio do Ofício nº 931/2025, acerca da constitucionalidade e legitimidade da Lei Municipal nº 11.619/2023, que estende às gestantes e às pessoas acompanhadas por crianças de até dois anos de idade o direito ao uso de vagas de estacionamento originalmente reservadas a pessoas com deficiência na localidade.

Ressalta-se que a presente análise não se confunde com as atribuições da Coordenadoria de Controle de Constitucionalidade, a quem compete, nos termos da Resolução PGJ nº 34/2022, o exame da constitucionalidade de leis e atos normativos estaduais e municipais, bem como a emissão de pareceres em consultas constitucionais abstratas formuladas por órgãos de execução ou pela Administração Superior, promovendo, quando necessário, as diligências pertinentes.

A presente resposta tem por finalidade maior avaliar se a norma municipal em questão está em consonância com o arcabouço normativo de proteção às pessoas com deficiência, especialmente no que tange ao direito à mobilidade e à acessibilidade, verificando, em juízo técnico, se há eventual afronta a direitos fundamentais consagrados constitucionalmente.

II. FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, cumpre destacar que o direito à mobilidade urbana encontra previsão expressa no artigo 144, § 10, inciso I, da Constituição Federal de 1988, ao assegurar aos cidadãos o acesso a um sistema eficiente de deslocamento nas áreas urbanas. Esse direito, entretanto, não pode ser compreendido em sua dimensão meramente física, pois se integra a um projeto de cidade inclusiva e democrática. A Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, avança nesse sentido ao estabelecer diretrizes e objetivos voltados à promoção da acessibilidade universal e ao acesso equitativo

aos espaços urbanos, contribuindo para a efetivação do direito à cidade por todas as pessoas.

Tal concepção encontra respaldo nos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, particularmente na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD), com *status* de norma constitucional (art. 5º, §3º, CF/88). O artigo 20 da Convenção estabelece que os Estados Partes devem adotar medidas efetivas para assegurar às pessoas com deficiência sua mobilidade pessoal com o máximo de independência possível, facilitando seu deslocamento na forma, no momento e pelos meios que elas escolherem, a um custo acessível. Esse dispositivo consagra, assim, o princípio da autonomia como elemento essencial da mobilidade, afastando concepções assistencialistas e dependentes.

Entre os princípios que orientam a Política Nacional de Mobilidade Urbana e que dialogam diretamente com o texto da CDPD, destacam-se a acessibilidade universal, a equidade no acesso ao transporte público e a utilização democrática dos espaços de circulação, vias e logradouros. Trata-se de uma abordagem que transcende o deslocamento físico, **compreendendo a mobilidade como componente indissociável da inclusão social**. Assim, mobilidade urbana e acessibilidade não se confundem, mas se complementam: enquanto a primeira se refere ao meio, a segunda corresponde à condição de possibilidade do exercício de direitos em igualdade de condições.

Essa leitura é igualmente corroborada pelo tratado internacional em vigor, que, já em seu preâmbulo (alínea “v”), reconhece a relevância do acesso aos meios físicos, sociais, econômicos e culturais, bem como aos serviços de saúde, educação, informação e comunicação, como condição indispensável para o pleno exercício de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais. Nessa perspectiva, a acessibilidade é elevada à categoria de princípio geral vinculante, cuja observância se impõe obrigatoriamente aos Estados signatários.

Por essa razão, a acessibilidade adquire *status* de direito fundamental indisponível, uma vez que constitui meio necessário à fruição de todos os demais direitos constitucionalmente assegurados. Embora frequentemente associada ao direito de locomoção (art. 5º, XV, CF/88), sua densidade normativa está diretamente vinculada à dignidade da pessoa humana, à promoção da autonomia individual, à garantia da independência e à igualdade de oportunidades entre os indivíduos — valores que estruturam o Estado Democrático de Direito.

A acessibilidade, portanto, deve ser compreendida em sentido amplo, abarcando não apenas adaptações físicas ou arquitetônicas, mas também a superação de barreiras comunicacionais, atitudinais, tecnológicas, informacionais, institucionais e urbanísticas. Trata-se de um conceito transversal que perpassa rotinas, práticas sociais, políticas públicas e estruturas normativas. A construção de uma sociedade inclusiva demanda sua efetivação em todas essas dimensões, aproximando-a da ideia de acesso pleno aos direitos e à cidadania.

Dentro dessa lógica, a mobilidade pessoal se insere como uma das expressões concretas do direito à acessibilidade. Em termos conceituais, pode-se afirmar que a acessibilidade é o valor que se procura maximizar ao planejar, regular e implementar políticas de mobilidade urbana. A vivência do espaço urbano — o mover do corpo, o deslocar-se com autonomia, segurança e liberdade — representa dimensão concreta da experiência humana e elemento central do direito à cidade.

Esse debate assume especial relevância diante da adoção do modelo social da deficiência, consagrado pela CDPD, o qual supera a concepção biomédica centrada na limitação funcional do indivíduo, para compreender a deficiência como resultado da interação entre essa limitação e as barreiras impostas pelo ambiente físico, social e institucional. Dessa forma, a exclusão não decorre da deficiência em si, mas da omissão do poder público em garantir condições acessíveis de participação. O ambiente, assim, deixa de ser neutro: ele pode ser fator de inclusão ou de segregação, dependendo de como se estrutura e se abre — ou não — à diversidade humana.

É nesse cenário que tanto a acessibilidade quanto a mobilidade urbana devem ser compreendidas não apenas como direitos fundamentais autônomos, mas também como instrumentos essenciais para o exercício de outros direitos, em condições de igualdade com as demais pessoas. Tal compreensão é corroborada por precedentes jurisprudenciais que reconhecem a mobilidade como condição de possibilidade para o acesso a direitos como educação e saúde (TJRS, Ag. Instr. nº 70069881886, Rel. Des. Ivan Leomar Bruxel, julg. em 15/09/2016; TJSP, Ap. Civ. nº 0026552-04.2014.8.26.0554, Rel^a. Des^a. Ana Lucia Romanhole Martucci, julg. em 27/07/2016; TJSC, Ap. Civ. nº 2015.036753-5, Rel. Des. Lauro Müller, julg. em 15/03/2016).

Resta claro, portanto, que a mobilidade urbana, enquanto desdobramento do princípio da acessibilidade, não pode ser tratada como mera conveniência administrativa, mas sim como um direito fundamental cuja efetivação demanda políticas públicas estruturadas, inclusivas e comprometidas com a igualdade. Trata-se de garantir não apenas o

deslocamento autônomo das pessoas com deficiência, mas sua plena inserção social, econômica e cultural — condição essencial para o exercício da cidadania em sua plenitude.

É a partir dessa perspectiva que se deve compreender a importância das vagas reservadas em estacionamentos, enquanto instrumentos concretos de promoção da acessibilidade e da mobilidade urbana.

III - DAS VAGAS RESERVADAS COMO EXPRESSÃO DO DIREITO À MOBILIDADE E À ACESSIBILIDADE

Por todo o exposto, é possível afirmar que assegurar condições adequadas de deslocamento urbano não se limita à oferta de meios de transporte acessíveis, mas **envolve também a remoção de barreiras em toda a infraestrutura urbana — incluindo os espaços de permanência e parada, como os estacionamentos.** As vagas reservadas para pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade constituem, assim, uma das expressões mais concretas e visíveis do direito à mobilidade e da acessibilidade urbana.

Sua função transcende a ideia de comodidade e/ou conforto: trata-se de uma ação afirmativa orientada pelos princípios da equidade e da inclusão, cujo objetivo é compensar as múltiplas barreiras — físicas, ambientais e atitudinais — ainda presentes no espaço urbano. Ao permitir o acesso autônomo a bens e serviços essenciais, como saúde, educação, trabalho, cultura e lazer, essas vagas viabilizam o exercício pleno da cidadania em igualdade de condições com as demais pessoas.

Nesse contexto, a ausência ou insuficiência de vagas reservadas compromete diretamente a fruição do direito à mobilidade urbana por pessoas com deficiência, afetando sua capacidade de deslocamento autônomo e seguro no espaço urbano. Trata-se de violação ao núcleo essencial de direitos fundamentais, notadamente os ligados à acessibilidade, à igualdade de oportunidades e à dignidade da pessoa humana. Por isso, a garantia de reserva proporcional de vagas em estacionamentos — públicos ou privados de uso coletivo — deve estar articulada a condições efetivas de acessibilidade, sendo obrigação legal imposta aos órgãos de trânsito e aos responsáveis pelos estabelecimentos. A adequação desses espaços não configura faculdade administrativa, mas sim dever jurídico vinculado à implementação da política nacional de mobilidade urbana e à promoção de cidades inclusivas.

Com efeito, a Lei Federal nº 10.098/2000, que estabelece normas gerais para a promoção da acessibilidade, atua como instrumento central na regulamentação do direito à mobilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Nos termos de seu artigo 1º, acessibilidade é definida como a possibilidade e condição de alcance, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, assegurando a essas pessoas o exercício pleno de seus direitos em igualdade de condições com os demais.

Entre as medidas concretas previstas para a efetivação desse direito, destaca-se a obrigatoriedade de reserva de vagas de estacionamento, disciplinada no artigo 7º da referida lei, **que impõe a destinação de 2% (dois por cento) do total de vagas em vias e espaços públicos a veículos que transportem pessoas com deficiência com dificuldade de locomoção**. Isso visando eliminar barreiras no ambiente urbano, além de garantir à pessoa com deficiência o direito de ir e vir de ir e vir com autonomia e segurança.

O parágrafo único do citado dispositivo consolida a determinação, ao estabelecer que as vagas deverão ser “em número equivalente a dois por cento do total, garantida, no mínimo, uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes”.

Seguindo a mesma linha, o Decreto nº 5.296/2004, que regulamenta as Leis nº 10.048/00 e 10.098/00, dispôs no artigo 25, que nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, 2% (dois por cento) do total de vagas para veículos que transportem pessoa com deficiência física ou visual, sendo assegurada, no mínimo, 01 (uma) vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT:

Art. 25. Nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, dois por cento do total de vagas para veículos que transportem pessoa portadora de deficiência física ou visual definidas neste Decreto, sendo assegurada, **no mínimo, uma vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de**

pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1o Os veículos estacionados nas vagas reservadas deverão portar identificação a ser colocada em local de ampla visibilidade, confeccionado e fornecido pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão sobre suas características e condições de uso, observando o disposto na Lei no 7.405, de 1985.

§ 2o Os casos de inobservância do disposto no § 1o estarão sujeitos às sanções estabelecidas pelos órgãos competentes.

§ 3o Aplica-se o disposto no caput aos estacionamentos localizados em áreas públicas e de uso coletivo.

§ 4o A utilização das vagas reservadas por veículos que não estejam transportando as pessoas citadas no caput constitui infração ao art. 181, inciso XVII, da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997.

(grifos nossos)

Como se verifica, o artigo 25 do Decreto nº 5.296/2004 reforça essa obrigatoriedade, ao prever critérios específicos de localização e sinalização das vagas, de modo a assegurar seu uso efetivo. A medida não se limita à conveniência no estacionamento. Ela é condição mínima para que essas pessoas possam acessar serviços, exercer atividades cotidianas e circular nos espaços urbanos em igualdade de condições com as demais.

Tratando de forma semelhante, o artigo 47 da Lei n. 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão - LBI) determina que em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, e em vias públicas devem ser reservadas 2% (dois por cento) das vagas, respeitado o limite mínimo de uma vaga, para pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade. Vejamos:

Art. 47. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação

de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa **com deficiência com comprometimento de mobilidade**, desde que devidamente identificados.

§ 1º As vagas a que se refere o caput deste artigo devem equivaler a 2% (dois por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade.

§ 2º Os veículos estacionados nas vagas reservadas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial de beneficiário, a ser confeccionada e fornecida pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão suas características e condições de uso.

§ 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XX do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 4º A credencial a que se refere o § 2º deste artigo é vinculada à pessoa com deficiência que possui comprometimento de mobilidade e é válida em todo o território nacional.

(grifos nossos)

Dos dispositivos normativos analisados, extraem-se as seguintes observações relevantes. Em primeiro lugar, observa-se que a obrigatoriedade de reserva de vagas abrange todos os estacionamentos acessíveis ao público em geral, os quais se classificam em: (a) estacionamentos de uso público; (b) estacionamentos privados de uso coletivo; e (c) vias públicas. A aplicação da norma independe da cobrança de taxa ou pagamento, bastando que o espaço seja acessível ao público.

Além disso, a legislação estabelece a destinação mínima de 2% (dois por cento) do total de vagas para pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade. Na hipótese de o percentual resultar em fração inferior a uma unidade, é assegurada, no mínimo, a reserva de uma vaga, a fim de garantir a efetividade do direito reconhecido. Cumpre

destacar, também, que a utilização das vagas reservadas exige a apresentação de credencial específica, expedida pelos órgãos de trânsito competentes, sendo pessoal e intransferível, vinculada à pessoa com deficiência e não ao veículo, podendo, portanto, ser utilizada em qualquer automóvel que a esteja transportando, independentemente da titularidade do bem.

Por fim, à luz da legislação mais atual, notadamente o artigo 47 da Lei Brasileira de Inclusão (LBI), cumpre salientar que o direito à vaga reservada não se restringe às pessoas com deficiência física ou visual, como anteriormente delimitado pelo Decreto nº 5.296/2004. **A proteção abrange qualquer pessoa com deficiência que enfrente barreiras à mobilidade, independentemente da natureza da deficiência. Isso porque o critério determinante para a reserva da vaga não é o tipo de deficiência em si, mas sim os obstáculos que ela impõe ao deslocamento autônomo da pessoa no espaço urbano**

Assim, observa-se que a destinação de vagas especiais em estacionamentos para pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade constitui verdadeira política de promoção de igualdade, orientada pelos princípios da acessibilidade, mobilidade, equidade e da inclusão. Tais vagas não representam um privilégio, mas sim um mecanismo compensatório diante das múltiplas barreiras – físicas, ambientais e atitudinais – ainda presentes no espaço urbano. A medida busca garantir a essas pessoas o pleno exercício da cidadania, em igualdade de condições com os demais, promovendo a concretização da dignidade da pessoa humana e da igualdade substantiva.

Ultrapassada a contextualização jurídica pertinente, examina-se, a seguir, o conteúdo específico da norma municipal questionada.

IV - DO CONFLITO DA LEI MUNICIPAL COM AS NORMAS GERAIS FEDERAIS E SEUS REFLEXOS CONSTITUCIONAIS

Aplicando-se os fundamentos constitucionais e infraconstitucionais ao caso concreto, observa-se que a Lei Municipal nº 11.619/2023, ao alterar o artigo 66 da Lei Municipal nº 11.416/2022, passou a dispor:

Art. 1º - O caput do art. 66 da Lei nº 11.416, de 3 de outubro de 2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 66 - É obrigatória a reserva de vagas exclusivas para veículos conduzidos por ou que transportem pessoa com deficiência, gestante ou pessoa acompanhada por criança de até 2 (dois) anos, em estacionamentos, gratuitos ou não, localizados em edificações públicas ou em edificações privadas de uso coletivo, nos seguintes termos:

A redação anterior previa exclusivamente:

Art. 66 - É obrigatória a reserva de vagas exclusivas para veículos conduzidos por ou que transportem pessoa com deficiência, em estacionamentos, gratuitos ou não, localizados em edificações públicas ou em edificações privadas de uso coletivo, nos seguintes termos:

I - em estacionamentos com até 100 (cem) vagas, 4% (quatro por cento) de vagas reservadas;

II - em estacionamentos com mais de 100 (cem) vagas:

- a) 4% (quatro por cento) de vagas reservadas para as primeiras 100 (cem) vagas;
- b) 2% (dois por cento) de vagas reservadas do total de vagas que excedam o limite estabelecido na alínea "a" deste inciso.

§ 1º A reserva de vagas prevista neste artigo não pode ser inferior a uma vaga.

§ 2º As vagas reservadas deverão atender às normas técnicas da ABNT.

Sob essa ótica, constata-se que a nova redação ampliou o público beneficiário das vagas originalmente destinadas às pessoas com deficiência, estendendo o direito também às gestantes e às pessoas acompanhadas por crianças de até 2 (dois) anos de idade. No entanto, essa ampliação não foi acompanhada pela criação de vagas adicionais específicas, nem por critérios técnicos de segmentação ou ajustes proporcionais nos percentuais já estabelecidos.

Essa omissão legislativa compromete diretamente a efetividade da política pública de mobilidade e acessibilidade anteriormente instituída às pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade.

Ainda que os percentuais previstos na norma local — 4% (quatro por cento) para os primeiros 100 (cem) veículos e 2% (dois por cento) para as vagas excedentes — superem os patamares mínimos definidos na legislação federal (2% - dois por cento), a inclusão de novos grupos sem o devido reequilíbrio quantitativo esvazia a finalidade da medida afirmativa, descaracterizando sua natureza exclusiva. Isso contraria diretamente as diretrizes estabelecidas pelo marco legal federal, como o artigo 7º da Lei nº 10.098/2000, o artigo 25 do Decreto nº 5.296/2004 e o artigo 47 da Lei nº 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão), que asseguram a destinação específica dessas vagas às pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade.

De igual modo, ao inserir novos grupos beneficiários sem previsão de acréscimo proporcional no número de vagas, a **norma municipal dificulta a aferição objetiva do cumprimento das metas fixadas em âmbito federal e esvazia a efetividade do direito mobilidade**. A utilização compartilhada das vagas, sem delimitação clara entre os públicos destinatários, compromete o atendimento adequado às pessoas com deficiência, prejudicando a concretização da medida compensatória que lhes é garantida por lei e pela Constituição.

É importante lembrar que, nos termos do art. 30, I, da Constituição Federal, compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local. A Constituição do Estado de Minas Gerais (art. 171, I) reproduz esse comando, assegurando autonomia legislativa aos entes municipais para regulamentar matérias com base em suas peculiaridades regionais.

Partindo dessas premissas e de uma interpretação sistemática da ordem constitucional, observa-se que o tema tratado não é de competência privativa da União, havendo espaço, de fato, para regulamentação local suplementar. Todavia, essa competência deve ser exercida de forma harmônica com as normas gerais já fixadas pelo legislador federal, especialmente aquelas previstas no Estatuto da Pessoa com Deficiência.

No entanto, a legislação ora analisada extrapola os limites da competência suplementar municipal ao permitir a utilização indistinta das vagas originalmente reservadas às pessoas com deficiência por outros grupos vulneráveis, sem estabelecer novas reservas nem ampliar proporcionalmente a quantidade total de vagas.

Essa alteração compromete o núcleo protetivo da norma federal e desvirtua, reforça-se, a medida de ação positiva voltada à mobilidade de pessoas com deficiência.

Vale lembrar que a Constituição estrutura o federalismo brasileiro com base em uma repartição clara de competências legislativas (arts. 21 a 24 da CF/88), **e a doutrina e a jurisprudência são firmes ao reconhecer que a competência suplementar dos municípios não autoriza a edição de normas que reduzam ou esvaziem a proteção assegurada pelas normas gerais da União.** Ao contrário, o exercício dessa competência está condicionado à preservação e complementação dos parâmetros nacionais, sendo vedada qualquer inovação legislativa que implique retrocesso.

Diante disso, salvo melhor juízo, a norma municipal analisada incorre em vício de legalidade ao contrariar as normas gerais federais que estabelecem percentuais mínimos e critérios técnicos obrigatórios para a reserva de vagas a pessoas com deficiência. E mais: configura, também, inconstitucionalidade material, por comprometer direitos fundamentais previstos constitucionalmente, como a acessibilidade, a mobilidade urbana, a igualdade de oportunidades e a inclusão social, em clara violação aos princípios da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III), da igualdade (art. 5º, caput) e da proteção integral à pessoa com deficiência.

Trata-se de evidente retrocesso social, que enfraquece a eficácia de políticas públicas afirmativas voltadas à superação de barreiras e à promoção da participação plena das pessoas com deficiência na vida urbana.

Por fim, a norma municipal desafia o controle de convencionalidade, ao esvaziar a finalidade da política afirmativa de mobilidade e acessibilidade em violação à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (*com status constitucional nos termos do art. 5º, § 3º, da CF/88*). Ao alterar a destinação original das vagas sem respaldo técnico ou jurídico compatível com o marco normativo nacional e internacional, a Lei Municipal nº 11.619/2023 mostra-se incompatível com o ordenamento vigente e fragiliza a uniformidade da proteção jurídica das pessoas com deficiência.

V. CONCLUSÃO

Diante do exposto, conclui-se que:

1. O tema tratado pela Lei Municipal nº 11.619/2023 – reserva de vagas de estacionamento – insere-se, em tese, na competência legislativa suplementar dos Municípios, nos termos do art. 30, I, da Constituição da República e do art. 171, I, da Constituição do Estado de Minas Gerais, por dizer respeito às pessoas com deficiência (espaço urbano/vagas em estacionamento/regulação de aspectos de interesse local).
2. Contudo, o exercício dessa competência suplementar não autoriza a redução ou descaracterização das medidas de proteção previstas em normas gerais federais, especialmente quando voltadas à promoção dos direitos fundamentais das pessoas com deficiência, como a acessibilidade e a mobilidade urbana.
3. *In casu*, ao ampliar o rol de beneficiários das vagas originalmente destinadas às pessoas com deficiência, sem criar novas vagas específicas ou ajustar proporcionalmente os percentuais já existentes, a norma municipal, salvo melhor juízo:
 - A. Viola as diretrizes estabelecidas pela Lei nº 10.098/2000, pelo Decreto nº 5.296/2004 e pela Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015), que asseguram a destinação exclusiva dessas vagas às pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade;
 - B. Esvazia o conteúdo da política afirmativa originalmente concebida, dificultando sua efetividade e descaracterizando sua finalidade protetiva;
 - C. Configura vício de legalidade e inconstitucionalidade material, por afrontar norma federal e também princípios constitucionais como o da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III), da igualdade (art. 5º, caput), da acessibilidade, da inclusão e da vedação ao retrocesso social, além de desafiar o controle de convencionalidade, em razão da violação aos compromissos assumidos pelo Brasil na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD), com *status* de norma constitucional (art. 5º, §3º, CF/88).
4. Assim, não se mostra legítima a ampliação do uso das vagas especiais já existentes a outros grupos vulneráveis sem a correspondente demarcação de novas vagas específicas, sob pena

de inviabilizar o exercício do direito das pessoas com deficiência ao deslocamento autônomo, seguro e acessível no espaço urbano.

5. Por fim, quanto à possibilidade de propositura de ação direta de inconstitucionalidade, recomenda-se que a Promotoria de Justiça oficiante encaminhe a presente análise à Coordenadoria de Controle de Constitucionalidade, nos termos da Resolução PGJ nº 34/2022, a quem compete o exame da constitucionalidade de leis e atos normativos estaduais e municipais, bem como a emissão de pareceres em consultas abstratas formuladas por órgãos de execução, inclusive quanto à viabilidade do ajuizamento de ADI.

Belo Horizonte, 22 de maio de 2025.

Erika de Fátima Matozinhos Ribeiro
Coordenadora e Promotora de Justiça
Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de
Promoção dos Direitos das Pessoas Idosas e das Pessoas com
Deficiência



**MANIFESTO DE
ASSINATURA**



ASSINADO ELETRONICAMENTE POR:

ERIKA DE FATIMA MATOZINHOS RIBEIRO, Promotora de Justiça, em
22/05/2025, às 15:16

CÓDIGO DE VALIDAÇÃO:

18942-227B0-2C642-F281C

Para verificar as assinaturas leia o QR code abaixo ou
acesse

<https://mpe.mpmg.mp.br/validar>

