



De: Charles B. - SECADM-SJ

Para: Envolvidos internos acompanhando

Data: 11/06/2026 às 10:53:33

Setores envolvidos:

GP, SECADM-SJ, SECADM-PROT, PREF, SECADM-EGS

Requerimentos Legislativos

Danilo Alves Pereira - GP | Rodrigo Biasi de Moraes - SECADM-SJ

ANÁLISE

Após análise do Projeto de Lei nº 30/2026, de autoria do Vereador Homero Marques Filho, bem como do parecer técnico elaborado pelo Assessor Estratégico Governamental de Segurança, Defesa Civil e Trânsito, Sr. Fabiano José dos Santos, conclui-se que as observações apresentadas são pertinentes e merecem acolhimento parcial, embora alguns aspectos mereçam aprofundamento jurídico.

Inicialmente, é correto o apontamento de que diversos dispositivos do projeto reproduzem normas já disciplinadas pelo Código de Trânsito Brasileiro e pela regulamentação expedida pelo CONTRAN, especialmente no tocante à classificação dos equipamentos, circulação em áreas de pedestres, prioridade ao pedestre e exigências aplicáveis aos ciclomotores. De fato, os artigos 2º, 5º e 8º do projeto possuem forte conteúdo remissivo à legislação federal, o que reduz significativamente sua utilidade normativa e pode gerar dúvidas interpretativas acerca da origem das obrigações impostas aos usuários.

Também merece acolhimento a preocupação manifestada quanto ao artigo 4º do projeto, que estabelece idade mínima de 16 anos para condução de patinetes elétricos, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos. A disciplina dos requisitos para condução de veículos e equipamentos de mobilidade insere-se no âmbito da legislação de trânsito, matéria cuja competência legislativa é privativa da União, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal. Embora o autor da proposta sustente que a norma possui caráter complementar e voltado à segurança local, a criação de restrição etária não prevista na legislação federal representa efetiva inovação normativa em matéria de trânsito, circunstância que expõe o dispositivo a questionamentos de constitucionalidade.

Da mesma forma, é relevante a observação acerca da estrutura administrativa municipal. O próprio requerimento formulado pela Comissão de Justiça, Redação, Ética e Cidadania questiona a existência de agentes municipais capacitados para fiscalizar tais equipamentos, a disponibilidade orçamentária para campanhas educativas e a definição do órgão responsável pela execução das medidas propostas.

Nesse ponto, o parecer técnico destaca que o Município não possui órgão executivo municipal de trânsito estruturado e integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, sendo a fiscalização atualmente

exercida pela Polícia Militar mediante convênio. Tal circunstância realmente dificulta a efetividade prática das medidas previstas, sobretudo no que se refere à fiscalização e eventual aplicação de sanções.

Todavia, cabe registrar que o projeto procurou mitigar essa dificuldade ao prever expressamente que a fiscalização observará as competências legais dos órgãos responsáveis pelo trânsito e pela segurança pública, bem como ao autorizar a celebração de convênios e parcerias com órgãos estaduais e federais competentes. Além disso, o artigo 10 atribui ao Poder Executivo a definição da unidade administrativa responsável pela coordenação das ações, preservando certa margem de discricionariedade administrativa.

Entretanto, justamente nesses dispositivos surge outro aspecto jurídico relevante que não foi explorado de forma aprofundada no parecer técnico. O projeto impõe ao Poder Executivo a realização de campanhas educativas, ações de orientação, divulgação institucional, atividades nas escolas, blitz educativas e demais medidas administrativas voltadas à implementação da política pública proposta. Além disso, cria zonas de atenção especial e atribui ao Executivo a responsabilidade pela coordenação e execução das ações necessárias à aplicação da lei.

Sob a ótica da Lei Orgânica Municipal e da jurisprudência consolidada do Supremo Tribunal Federal e do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, tais disposições podem caracterizar interferência do Poder Legislativo na organização administrativa municipal, matéria reservada à iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo. Ainda que não haja criação direta de cargos ou órgãos, a imposição de deveres administrativos permanentes, campanhas institucionais, programas de orientação e atribuições a unidades administrativas pode configurar vício formal de iniciativa. Trata-se, possivelmente, do aspecto de maior fragilidade jurídica do projeto.

Ademais, verifica-se que os artigos 6º e 7º instituem zonas de atenção especial e estabelecem restrições específicas de circulação, mas não definem critérios objetivos para sua delimitação, transferindo ao Poder Executivo a tarefa de identificar os locais sujeitos às restrições. A preocupação externada pela Comissão de Justiça quanto à necessidade de sinalização adequada e prévio mapeamento dessas áreas mostra-se pertinente, pois a ausência desses elementos pode gerar insegurança jurídica e dificuldades práticas de fiscalização.

Diante do exposto, entende-se que o parecer elaborado pelo Sr. Fabiano José dos Santos é consistente ao apontar:

- a existência de dispositivos meramente repetitivos da legislação federal;
- a possível invasão da competência privativa da União em matéria de trânsito, especialmente quanto à fixação de idade mínima para condução dos equipamentos;
- a dificuldade operacional de fiscalização em razão da inexistência de órgão municipal executivo de trânsito estruturado.

Contudo, recomenda-se complementar a análise com fundamento adicional relacionado ao vício de iniciativa legislativa, diante da criação de obrigações administrativas permanentes ao Poder Executivo, da imposição de campanhas educativas, da coordenação institucional obrigatória e da implementação de política pública específica por iniciativa parlamentar, aspectos que podem afrontar as disposições da Lei Orgânica Municipal relativas à organização administrativa e à separação dos Poderes.

Assim, sob o ponto de vista jurídico, há fundamentos relevantes para concluir pela existência de vícios de constitucionalidade formal e de legalidade administrativa que recomendam a rejeição do Projeto de Lei nº 30/2026 em sua redação atual, sem prejuízo de futura iniciativa do próprio Poder Executivo voltada exclusivamente a ações educativas e orientativas de segurança no trânsito.

Às considerações.

CHARLES BIONDI

ASSESSOR EXECUTIVO



Assinado por 1 pessoa: CHARLES BIONDI

Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://palmital.1doc.com.br/verificacao/498E-6A95-79EF-83B6> e informe o código 498E-6A95-79EF-83B6



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 498E-6A95-79EF-83B6

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



CHARLES BIONDI (CPF 252.XXX.XXX-60) em 11/06/2026 10:54:04 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://palmital.1doc.com.br/verificacao/498E-6A95-79EF-83B6>