

Porto Alegre, 24 de fevereiro de 2026.

Orientação Técnica IGAM nº 2.655/2026.

I. Relatório

O **Poder Legislativo de Estância Turística do Município de Ibitinga** solicita análise e orientação técnica acerca do Projeto de Lei nº 262, de 2025, que “Dispõe sobre a proibição da circulação de bicicletas adaptadas com motores a combustão no município de Ibitinga, dá autonomia aos órgãos competentes para fiscalização e remoção, e prevê a destinação de espaço específico para o uso desses veículos.

II. Análise técnica

O Projeto de Lei Ordinária nº 262/2025, de iniciativa parlamentar, pretende:

- a) proibir a circulação de bicicletas adaptadas com motores a combustão em vias e demais espaços públicos;
- b) “reforçar” normas do Código de Trânsito Brasileiro, conferindo “autonomia” aos órgãos municipais para fiscalizar, recolher e remover esses veículos;
- c) autorizar tais órgãos a aplicar sanções previstas no CTB; e
- d) facultar ao Executivo a destinação de espaço específico para o uso desses veículos.

Sob o ponto de vista da repartição de competências, a Constituição Federal estabelece no art. 30 que legislar sobre trânsito e transporte é competência privativa da União, ao passo que aos Municípios cabe legislar sobre interesse local e complementar a legislação federal no que for cabível.

O regime jurídico dos veículos automotores, ciclomotores, bicicletas e similares, bem como as condições de sua circulação em vias públicas é disciplinado pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 1997) e pela regulamentação do

CONTRAN. Bicicletas que recebem motor a combustão, em regra, enquadram-se nas categorias já definidas como veículo automotor ou ciclomotor, sujeitando-se às exigências de registro, licenciamento e habilitação do condutor, bem como às infrações e penalidades previstas no CTB.

No âmbito municipal, a competência para tratar de trânsito é executiva, cabendo aos órgãos locais cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, ordenar o fluxo de veículos e promover medidas de segurança viária. O próprio CTB já confere essa atribuição:

Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), art. 24, I:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

Desse modo, o Município não tem competência para criar um regime jurídico próprio de circulação de veículos que contrarie ou substitua o estabelecido na legislação federal. A atuação municipal é de suplementação e de execução, não de redefinição de categorias de veículos ou de instituição de proibições absolutas de circulação de veículos já admitidos pelo CTB.

O art. 1º do projeto estabelece proibição genérica da circulação de bicicletas adaptadas com motores a combustão em todas as vias públicas, praças, calçadas e demais espaços públicos do Município. Essa proibição absoluta, em todo o território municipal, alcança veículos cuja circulação é matéria de trânsito e transporte, já regulada pela União.

Quando o CTB admite a circulação de determinado veículo, desde que atendidos requisitos técnicos, de registro e de habilitação, uma lei municipal que simplesmente o proíba de circular no Município extrapola o espaço da legislação suplementar e invade a competência privativa da União.

O Município pode, legitimamente, adotar medidas de polícia administrativa relacionadas ao uso de logradouros (por exemplo, restringir a circulação de certos veículos em áreas muito sensíveis, criar calçadas, disciplinar uso de praças, proteger o sossego e o meio ambiente urbano), mas não pode, por lei, vedar de forma generalizada, em todo o seu território, a circulação de categoria de veículo que o CTB permite.

A finalidade de segurança viária e de proteção ambiental não autoriza afastar ou contrariar diretamente o regime federal de trânsito.

Ademais, o projeto se apoia no argumento de que tais bicicletas são utilizadas por menores de 18 anos, com risco à segurança. Esse quadro já é amplamente abrangido pelo CTB, que tipifica infrações graves para condução de veículo por não habilitado e para circulação de veículos em desacordo com as normas de registro, licenciamento e equipamentos obrigatórios.

A solução normativa já existe no plano federal. Cabe aos órgãos executivos de trânsito (inclusive o municipal, se integrado ao Sistema Nacional de Trânsito) intensificar a fiscalização e aplicar as penalidades previstas no CTB, sem necessidade de nova lei municipal proibitiva.

Quanto aos arts. 2º e 4º do projeto, observa-se que o CTB já confere competência aos órgãos executivos municipais para fiscalizar, recolher, remover veículos irregulares e aplicar as penalidades. A redação proposta pretende “conceder autonomia” e “autorizar” os órgãos municipais de trânsito e segurança a fiscalizar, recolher, remover e aplicar sanções.

A atribuição de competências específicas a órgãos da Administração direta, bem como a definição de suas funções, integra a esfera de organização administrativa, cuja iniciativa legislativa é reservada ao Chefe do Poder Executivo (por simetria com o art. 61, § 1º, II, da Constituição Federal e normas correlatas da Constituição do Estado de São Paulo).

Quando o Poder Legislativo, por iniciativa parlamentar, passa a detalhar ou ampliar atribuições de órgãos do Executivo, ingressa em matéria sujeita à reserva de administração. Esse entendimento é reforçado pela jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que identifica um núcleo essencial de competências administrativas insuscetível de ingerência do outro Poder:

STF – RE 1.151.237/SP (Tema 1.070 da repercussão geral)

O SENHOR MINISTRO LUÍS ROBERTO BARROSO-Presidente, aqui é uma lei municipal de Sorocaba que atribuiu à câmara municipal competência privativa para a denominação de próprios, vias e logradouros públicos e suas alterações. O Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo – a meu ver, com inteiro acerto – julgou procedente a representação para considerar inconstitucional essa lei. Pedindo todas as vênias ao Relator, estou mantendo a decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo. Presidente, existe um conceito, que é pouco explorado no Brasil, mesmo pelos administrativistas, que é o conceito da reserva de administração. Cada um dos Poderes tem um núcleo essencial das suas competências, que lhe dão o próprio nome, e creio ser inacessível à interferência de outro Poder. Penso que a atribuição de nome de rua é ato materialmente administrativo por

excelência e, portanto, é uma competência que não pode ser subtraída do chefe do Executivo.

Por analogia, a definição concreta de como se dará a fiscalização de trânsito, quais veículos serão recolhidos, quais órgãos municipais atuarão na fiscalização e de que forma exercerão tais atribuições insere-se na esfera da função administrativa do Executivo, a ser veiculada, em regra, por iniciativa do Prefeito (lei de organização administrativa) e por atos infralegais da autoridade de trânsito.

Assim, a iniciativa parlamentar, ao dispor diretamente sobre tais competências, configura vício formal de iniciativa.

Além disso, ao prever que os órgãos municipais aplicarão “as sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro e nas regulamentações municipais”, o projeto pode sugerir que o Município venha a instituir, por sua própria regulamentação, sanções de trânsito não previstas no CTB, o que seria materialmente inconstitucional. A disciplina de infrações e penalidades de trânsito compete privativamente à União e não pode ser modificada ou ampliada por legislação municipal.

O art. 5º, que apenas faculta ao Poder Executivo avaliar e destinar espaço apropriado e regulamentado para uso exclusivo de bicicletas adaptadas com motores a combustão, cuida de diretriz de uso de bens públicos, sem impor obrigação nem estruturar órgão. Esse dispositivo não afronta, por si só, a repartição de competências, embora sua utilidade prática dependa de posterior ato do Executivo.

Quanto à “legislação existente sobre o assunto” (como consta nos Ofícios 414/2025 e 416/2025), verifica-se que:

a) no plano federal, a circulação de bicicletas motorizadas e ciclomotores já é disciplinada pelo Código de Trânsito Brasileiro e pelas resoluções do CONTRAN, inclusive quanto à necessidade de habilitação, registro, licenciamento, equipamentos obrigatórios, limites de velocidade e sanções;

b) o CTB já confere aos órgãos executivos de trânsito dos Municípios competência para fiscalizar, autuar, recolher e remover veículos em situação irregular, bem como aplicar as sanções previstas na legislação de trânsito;

c) medidas adicionais de ordenação de tráfego, limitação de circulação em áreas específicas, proteção ao sossego público e ao meio ambiente urbano podem ser adotadas pelo Executivo municipal, com suporte na legislação federal e na legislação

municipal de posturas, sem necessidade de lei municipal que proíba, em bloco, a circulação de determinada categoria de veículo em todo o território.

Diante disso, o Projeto de Lei nº 262, de 2025, apresenta:

1) inconstitucionalidade material, por extrapolar a competência municipal suplementar e contrariar a disciplina federal de trânsito ao impor proibição genérica de circulação de veículos já regulados pelo CTB em todo o território municipal;

2) inconstitucionalidade formal parcial, por interferir na organização e no funcionamento da Administração Municipal, ao atribuir ou detalhar competências de órgãos do Executivo em matéria sujeita à reserva de administração, por iniciativa parlamentar;

3) baixa necessidade normativa, já que a situação fática apontada (uso de bicicletas motorizadas por menores, riscos à segurança, poluição sonora) encontra resposta adequada na legislação federal de trânsito e nas competências de fiscalização já conferidas aos órgãos municipais de trânsito.

III. Conclusão

Ante o exposto, conclui-se que o Projeto de Lei Ordinária nº 262, de 2025, tal como redigido, é inconstitucional, por ofender a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte e por incidir em vício de iniciativa ao disciplinar atribuições de órgãos do Executivo municipal. A Comissão de Constituição, Legislação, Justiça e Redação deve opinar pela inviabilidade jurídica da proposição, recomendando seu arquivamento ou a apresentação de novo texto, de iniciativa do Prefeito, restrito a medidas locais de ordenação de uso de logradouros e de proteção ao sossego e ao meio ambiente, sempre em estrita conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro.

O IGAM permanece à disposição.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "R. Araújo Machado".

Roger Araújo Machado
Advogado, OAB/RS 93.173B
Consultor Jurídico do IGAM