

CONSULTA/0473/2025/JG/G/DDR

(CÓDIGO: 000335)

INTERESSADA: CÂMARA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

At.: Vereador Wagner Ricardo Pereira

EMENTA:

Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 92/2025 – Iniciativa parlamentar – Dispõe sobre a remoção de veículos abandonados no Município - Considerações gerais.

CONSULTA:

"Encaminho para análise o Projeto de Lei Nº 92/2025, que "DISPÕE SOBRE A REMOÇÃO DE VEÍCULOS ABANDONADOS NO MUNICÍPIO DE MOGI MIRIM."

Solicito um parecer técnico e jurídico abrangente, considerando os seguintes aspectos:

Competência de iniciativa.

Impacto da proposta no Município.

Disposições gerais acerca da regulamentação para remoção de veículos abandonados no Município.

Solicito que o parecer indique eventuais ajustes necessários, considerando tanto a clareza do texto quanto sua viabilidade prática.

Peço que o parecer identifique possíveis adequações ou ajustes para reforçar a relevância e aplicabilidade do projeto.

Aguardo o retorno com o parecer”.

ANÁLISE JURÍDICA:

Diante das indagações propostas, passamos a exarar as considerações a seguir:

Primeiramente, não é por demais lembrar que escapa das atribuições deste Corpo Jurídico a análise do mérito de proposições legislativas, sendo nossa orientação restrita à verificação da *competência* e da *iniciativa*.

O art. 1º, do **Projeto de Lei nº 92/2025**, dispõe:

“A remoção de veículos em estado de abandono nas vias públicas do Município de Mogi Mirim será regida por esta Lei, observadas as disposições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997), as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e demais normas pertinentes.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana ou órgão similar designado identificar, notificar e promover a remoção dos veículos abandonados”.

Constam, ainda, as seguintes imposições ao Poder Executivo na propositura:

“Art. 3º Constatado o abandono, o veículo será identificado com adesivo informativo da Secretaria de Mobilidade Urbana, que indicará o prazo de 05 (cinco) dias úteis para sua remoção voluntária pelo proprietário ou responsável.

§ 1º Se o veículo estiver sem placas de identificação, ou caso o proprietário não seja identificado, a remoção será imediata.

§ 2º O veículo removido será recolhido ao pátio municipal e ou pátio conveniado, conforme previsto no art. 271 do CTB, e sua liberação estará condicionada ao pagamento das taxas de remoção, estadia e regularização documental, nos termos da legislação vigente.

Art. 4º O proprietário ou responsável será notificado para retirada do veículo no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da data da notificação.

§ 1º A notificação conterà: data e motivo da remoção, local de recolhimento do veículo, prazos e penalidades em caso de não retirada.

§ 2º A notificação será enviada por via postal, com aviso de recebimento, ao endereço constante no cadastro do veículo junto ao DETRAN-SP.

§ 3º Caso não seja possível a notificação pessoal, por ser ignorada a identidade ou endereço do proprietário, a notificação será realizada mediante publicação na Imprensa Oficial do Município.

Art. 5º Findo o prazo previsto no artigo anterior sem manifestação do proprietário, o veículo poderá ser considerado bem abandonado e será encaminhado à alienação conforme dispõe o art. 328 do CTB.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

As regras relacionadas à remoção de veículos das vias públicas, em princípio e a nosso ver, envolvem aspectos afetos ao **trânsito e ao tráfego locais**.

José Nilo de Castro leciona sobre o trânsito e o tráfego nos Municípios:

"O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente no perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se

ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais.

[...]

A circulação urbana e o tráfego local, assim como fechamento de ruas e ou avenidas para veículos, a fim de aumentar espaço para os pedestres e seu lazer, na contextura do princípio da mobilidade urbana – sendo restrito o espaço urbano, mas irrestrito o seu acesso – são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município” (cf. *in* *Direito Municipal Positivo*, 7ª. ed., Del Rey, Belo Horizonte, 2010, p. 342 e p. 343).

Para Isaac Newton Carneiro, “O controle do poder público local se expande, inclusive, sobre o uso de vias públicas, uma vez que as atividades comerciais expandem seu espaço de uso para áreas comuns da sociedade, devendo por isto mesmo, exigir-se rigor com estas situações” (cf. *in* *Manual de Direito Municipal*, P & E Editora, Salvador, 2016, p. 830).

Márcio Fabrício Vieira ensina:

“Com a municipalização do trânsito, os Municípios responsáveis diretamente por uma série de atribuições legais, em especial o planejamento, o projeto, a regulamentação, a sinalização, a operação e a fiscalização de trânsito de veículos, pedestres e animais nas ruas, nas avenidas, nos logradouros, nos caminhos, nas passagens, nas estradas e nas rodovias (municipais), nas praias abertas à circulação pública, nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamentos de estabelecimentos privados de uso coletivo, conforme dispõe o parágrafo único do artigo 2º do CTB” (cf. *in* *Gestão Municipal de Trânsito*, Letras Jurídicas, São Paulo, 2019, p. 30).

Assim sendo, entende-se que o **Projeto de Lei nº 92/2025** é de *competência municipal*, tendo em vista que cabe ao Município a ordenação do trânsito urbano, bem como assuntos de interesse local, nos termos do art. 24, inc. II, do Código de Trânsito Brasileiro, e art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal. Compete ao ente municipal legislar sobre assuntos de interesse local relacionados ao trânsito.

O nosso entendimento é corroborado pela lição de Hely Lopes Meirelles sobre o tema:

“De um modo geral, pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e *ao Município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local* (CF art. 30, inc. I e V).

[...]

Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade” (cf. *in Direito Municipal Brasileiro*, 22ª ed., Malheiros, São Paulo, 2025, p. 395 e p. 396).

A título de exemplo, cite-se o entendimento em decisão proferida pelo Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul:

“O Município tem competência para ordenar o trânsito urbano, que é matéria de seu interesse local, bem como o transporte, nos termos do que permite o artigo 30, I e V, da CF, restando evidenciado que a utilização de animais no perímetro urbano em veículos de tração, nas hipóteses previstas no artigo 1º, *caput*, da Lei 4.227/07 interessa à municipalidade e aos munícipes, visando, obviamente, facilitar o

tráfego na cidade” (cf. in ADI nº 70024563785, Tribunal Pleno, Rel. Des. Vasco Della Giustina, *J.* em 29/9/2008).

Vê-se, portanto, que inexistente óbice para que a matéria veiculada pelo **Projeto de Lei nº 92/2025** seja disciplinada pelo Município.

Contudo, a iniciativa relacionada à criação de regras de trânsito, tráfego e ocupação das vias públicas, nos moldes delineados, pertence ao Chefe do Poder Executivo, uma vez que as medidas propostas interferem em suas funções administrativas. A implementação, o gerenciamento e a normatização dos serviços públicos, com a imposição de diversas atribuições aos órgãos públicos, são incumbências próprias do Prefeito Municipal.

Há decisão do Tribunal de Justiça nesse sentido:

“DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Município de Tremembé. Lei nº 5.766, de 10 de novembro, do Município de Tremembé, que ‘Disciplina as condições de recolhimento de veículos ou parte de componentes de estruturas de veículos abandonados nas vias ou logradouros públicos do Município e dá outras providências’. Diploma legal que afronta ao princípio da reserva geral de administração ao se imiscuir na gestão administrativa municipal, invadindo o âmbito de competência privativa do Chefe do Poder Executivo, em evidente violação ao princípio da separação dos poderes. Ofensa aos artigos 5º, 47, II, XI, XIV e XIX, ‘a’ da Carta Estadual, da Constituição Estadual/SP. Precedentes deste E. Órgão Especial. Inconstitucionalidade verificada. AÇÃO PROCEDENTE” (cf. in ADI nº 2328924-11.2023.8.26.0000, Órgão Especial, Rel. Des. Jarbas Gomes, *J.* em 16/5/2024).

Percebe-se, pois, que pertence ao Prefeito Municipal a legitimidade para apresentar um projeto de lei com o objetivo de disciplinar os serviços públicos em destaque, nos termos propostos, não sendo possível sua substituição neste mister

por nenhum membro do Poder Legislativo local, evitando-se, assim, afronta à independência dos Poderes, prevista no art. 2º da Constituição Federal.

Não se deve olvidar, porém, que há decisões pela legitimidade concorrente quanto à iniciativa dos projetos de lei que versem sobre serviços públicos, de acordo com os arestos do Supremo Tribunal Federal e do Tribunal de Justiça de São Paulo colacionados a seguir, respectivamente:

“AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. DIREITO CONSTITUCIONAL. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N. 9.071/2005 DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE/MG. FUNCIONAMENTO DE SEMÁFOROS NA MADRUGADA. MATÉRIA QUE NÃO INTERFERE NA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E NAS COMPETÊNCIAS PRIVATIVAS DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO. PRECEDENTES. AGRAVO REGIMENTAL AO QUAL SE NEGA PROVIMENTO” (cf. in Agravo Regimental no Recurso Extraordinário nº 633.551, 2ª Turma, Rel. Min. Cármen Lúcia, *DJe* de 6/8/2015).

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – Lei Municipal nº 11.737, de 29-6-2018, de origem parlamentar, que 'dispõe sobre eficaz acesso às informações referentes aos pontos de venda credenciados do cartão horário da Zona Azul – estacionamento rotativo obrigatório – e dá outras providências' – Alegada usurpação de competência privativa do Chefe do Executivo para legislar sobre direção superior da Administração – Inocorrência. Preliminar. Análise de ofensa a dispositivos da Lei Orgânica do Município e do Código de Trânsito Brasileiro – Inadmissibilidade – Ausência de parametricidade. Mérito. Usurpação de competência. Inocorrência. Competência legislativa comum. Inexistência de conflito entre o Poder Legislativo e o Poder Executivo, no âmbito do Município de Sorocaba. Lei que encontra fundamento de validade no princípio constitucional da publicidade dos atos estatais, previsto no

art. 111, caput, da CE/89. Acesso à informação. Aplicação, a *contrario sensu*, do Tema de Repercussão Geral nº 917. Ação improcedente” (cf. in Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2260702-64.2018.8.26.0000, Órgão Especial, Rel. Des. Carlos Bueno, J. em 8/5/2019).

De toda sorte, a imposição de diversas atribuições aos órgãos públicos municipais em matéria relacionada à remoção de veículos das vias públicas deve ser proposta pelo Chefe do Poder Executivo.

Ademais, registre-se que o presente projeto de lei, em face da disciplina contida no seu art. 6º, caracteriza-se como verdadeira norma **autorizativa** ou **autorizadora**. O Chefe do Poder Executivo não precisa ser autorizado a tomar uma providência da qual é o único titular.

Assim sendo, em face de todo o exposto, *sob os aspectos da competência e iniciativa*, em nosso sentir, o **Projeto de Lei nº 92/2025**, de autoria parlamentar, não merece prosperar.

Essas são as considerações a serem feitas a respeito da presente consulta, sem embargo de outros entendimentos em sentido contrário, para com os quais manifestamos, desde já, o nosso respeito.

São Paulo, 20 de agosto de 2025.

Elaboração:



João Gabriel Lemos Ferreira

OAB/SP nº 145.358

Consultor Jurídico

Aprovação:



Gilberto Bernardino de Oliveira Filho

OAB/SP nº 151.849

Diretor Jurídico