



PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 0415/19.

Trata-se de Substitutivo ao projeto de lei nº 415/19, que visa aprimorar a proposta inicial.

O projeto inicial buscou permitir o uso das faixas exclusivas de ônibus por veículos integrantes da frota de transporte individual de passageiros de táxis no Município de São Paulo. Ainda de acordo com a proposta originária, essa permissão deveria valer para todos os dias da semana e 24 horas por dia.

O substitutivo introduz fundamentalmente três alterações à proposta original, a saber: (i) passa a compreender apenas os veículos integrantes da frota de transporte público individual por táxi que não contenham película de escurecimento nos vidros; (ii) vedou a circulação dos táxis em corredores de ônibus segregados da via; e (iii) os dias e horários de aplicação da regra passarão a ser definidos pelo órgão municipal competente.

Com efeito, a proposta se mostra compatível com o interesse público, na medida em que cada uma das alterações corresponde aos seguintes objetivos, respectivamente:

- (i) impedir que veículos de transporte público de passageiros individual por táxi, que não contenham passageiros em seu interior, utilizem a faixa exclusiva de ônibus, assegurando a prioridade do transporte coletivo e dos táxis com passageiros;
- (ii) vedar a utilização de corredores de ônibus em vias segregadas por táxis, impedindo o congestionamento dos corredores, onde não se mostram possíveis ultrapassagens, com o escopo de evitar grandes prejuízos ao transporte público; e
- (iii) permitir que o Poder Executivo, por meio de seu órgão responsável, confira o regramento adequado da matéria, maximizando o proveito da nova política a ser instituída.



Logo, a proposta contida no substitutivo é de inegável interesse público e, por conseguinte, merece prosperar. Quanto ao mais, destaca-se o seguinte:

Abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, *"a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além de normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade* (In "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363.) (grifamos)

Há de se distinguir, no entanto, entre normas de trânsito, insertas no Código de Trânsito Brasileiro, sobre as quais o Município não tem competência para legislar, sob pena de extrapolar os limites do predominante interesse local, **das normas de organização do serviço de trânsito.** (grifamos)

Veja-se, a respeito, a lição de José Nilo de Castro:

"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; trânsito e tráfego...sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território...Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de



*competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do 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 são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município” (in “Direito Municipal Positivo”, Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs.207 e 208).*

Ainda, dentre as normas de organização do serviço de trânsito há, mais uma vez, que se distinguir entre aquelas que representam normas gerais e abstratas, que podem ser objeto da iniciativa legislativa tanto do Executivo quanto do Legislativo, e aquelas meramente administrativas, que representam atos concretos de administração, de competência exclusiva do Poder Executivo.

Como se vê, a norma proposta não configura questão de gestão administrativa, ou ainda, concretamente afeta à administração dos bens municipais. Tais assuntos, normalmente encontram-se fora do alcance da lei, devendo ser tratados por meio de atos administrativos. E, quando a forma legal é necessária, ela decorre de exigência contida na Lei Orgânica do Município, o que não retira do ato seu caráter concreto. É o caso, por exemplo, de leis que autorizam a concessão de uso, alienação ou aquisição de bens públicos municipais.

De fato, o que se deve ter em mente é que existem normas de administração concretas e normas de administração gerais e abstratas, para aí concluir-se que tão somente as primeiras encontram-se aquém da iniciativa do Poder Legislativo.

Sobre o assunto, reproduzimos abaixo a lição de Hely Lopes Meirelles:

*“3. Em conformidade com os preceitos constitucionais pertinentes, a atribuição primordial da Câmara é a **normativa, isto é, a de regular a administração do Município e a conduta dos munícipes**, no que afeta aos interesses locais, ao passo que a do Prefeito é a Executiva, compreendendo a função governamental, exercida através dos atos políticos, e a administrativa, mediante atos administrativos aqueles e estes concretos e específicos...”*



4. Em conclusão, a Câmara não administra e muito menos governa o Município, mas apenas estabelece **normas de administração, reguladoras da atuação administrativa do Prefeito**. É nisso exatamente que reside a marca distintiva entre a função normativa da Câmara e a atividade executiva do Prefeito: **o Legislativo atua como poder regulatório, genérico e abstrato**. O Executivo transforma os mandamentos da norma legislativa em atos específicos e concretos de administração.” (in “Estudos e Pareceres de Direito Público”, Ed.RT, 1984, pág.24) (grifamos)

Lembre-se, ainda, a alteração da Lei Orgânica, efetivada por meio da Emenda nº 28/06, que ao alterar a redação do art. 37, § 2º, inciso IV, da Lei Orgânica do Município, excluiu o serviço público das matérias reservadas à iniciativa legislativa do Chefe do Executivo, espelhando assim, o disposto na Constituição Federal e na Constituição do Estado de São Paulo.

Portanto, o projeto está amparado no art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal; nos arts. 13, inciso I; 37, “caput”; 81; e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.

A aprovação da proposta depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, conforme disposto no art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

Quanto ao mérito, as Comissões de mérito entendem que a propositura se coaduna com o interesse público razão pela qual se manifestam,

FAVORAVELMENTE.

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas,