



PARECER CONJUNTO Nº 1660/2021 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO AO PROJETO DE LEI Nº 515/21

Trata-se de projeto de lei de iniciativa do nobre Vereador Atílio Francisco, que dispõe sobre a exclusão de todos os profissionais que atendem a saúde domiciliar da restrição de circulação dos veículos no Município de São Paulo.

Na Justificativa, o autor defende a liberação do rodízio municipal para os profissionais do atendimento à saúde domiciliar (que abrange inclusive pacientes de alta complexidade) para que possam dar continuidade à prestação de serviços à população, evitando o agravamento do estado de pacientes com possível cenário de internação hospitalar. Pondera ainda sobre as dificuldades crônicas das opções de transporte público, concluindo que o uso do carro, nesses casos, pode realmente fazer a diferença entre prestar ou não um atendimento indispensável à saúde e ao bem-estar dos cidadãos.

Sob o aspecto jurídico, a iniciativa reúne condições para prosseguir em tramitação.

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

Há que 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.

A propósito, a lição de JOSÉ NILO DE CASTRO:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

*Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas e esgotos; iluminação pública; pavimentação e calçamento; galerias de 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 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 são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município.***

(Direito Municipal Positivo, Ed. Del Rey, 2ª ed., pp. 207 e 208 – negritos acrescentados)

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

Sobre o assunto, 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 de 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.

(Estudos e Pareceres de Direito Público, Ed. RT, 1984, p. 24)

Por outro lado, ao dispor sobre alterações na lei que institui o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, a proposta cuida de matéria afeta à preservação do meio ambiente, sobre a qual o Município tem competência para legislar, nos termos dos artigos 30, incisos I e II; 23, inciso VI; e 24, inciso VI, da Constituição Federal, lembrando-se, ainda, que a Lei Orgânica do Município de São Paulo também prevê o poder-dever do Município de zelar pelo meio ambiente em seu artigo 7º, inciso I.

Observe-se que a análise da conveniência e oportunidade da medida proposta incumbe à Comissão de mérito competente.

A aprovação da proposta depende do voto da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Ante o exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

Quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica entende ser inegável o interesse público da proposta, razão pela qual se manifesta

FAVORAVELMENTE.



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

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas,