



PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0726/21.

Trata-se de projeto de lei de autoria do nobre Vereador Toninho Vespoli, que visa alterar a Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, para estabelecer que percentuais mínimos de investimento dos recursos do referido fundo sejam aplicados em mobilidade ativa e transporte coletivo.

Sob o aspecto estritamente jurídico, o projeto pode seguir em tramitação.

No que tange ao aspecto formal, a propositura encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

O Município possui competência para editar normas de interesse local, bem como para suplementar a legislação federal e a estadual, nos termos do artigo 30, I e II, da Constituição Federal, e artigo 13, I e II, da Lei Orgânica do Município.

A Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, visto serem 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**, Malheiros, 6ª ed., pp. 319/320 e 363 – grifos acrescentados).*

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**, Del Rey, 2ª ed., pp. 207 e 208)*

Outrossim, não se vê incompatibilidade do projeto com o disposto no art. 320, § 1º, do Código de Trânsito Brasileiro, na medida em que o percentual de recursos destinado à mobilidade ativa e ao transporte público, em princípio, não inviabiliza a destinação de 5% (cinco por cento) ao fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. Confira-se:

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.



§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016)

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. (Incluído pela Lei nº 13. 281, de 2016)

§ 3º O valor total destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias de rodovias e vias urbanas, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, não poderá ultrapassar o montante total arrecadado por meio das multas aplicadas com fundamento no art. 209-A deste Código, ressalvado o previsto em regulamento do Poder Executivo. (Incluído pela Lei nº 14.157, de 2021)

Por fim, é de se destacar que o projeto é compatível com a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, *in verbis*:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

.....

(grifos acrescentados)



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**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em