



PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0474/22.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Gilberto Nascimento, que estabelece requisitos de tempo de fabricação para os veículos utilizados na exploração de atividades de transporte individual remunerado.

De acordo com a propositura, para a obtenção do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo, CSVAPP, como condição para a exploração de atividades de transporte individual de passageiros, o veículo motorizado poderá operar com, no máximo, 10 anos de fabricação.

O projeto prevê, ainda, a revogação de disposições em sentido contrário, especialmente (i) o inciso II do artigo 7º da Resolução SMT/CMUV nº 16, de 7 de julho de 2017, com redação conferida pela Resolução SMT/CMUV nº 21/2019.

De acordo com a justificativa, o projeto possui o escopo de promover a isonomia com o transporte individual de passageiros em veículo de aluguel a táxi, conforme previsão da lei 7.329 de 11 de julho de 1969.

Sob o aspecto estritamente jurídico, o projeto reúne condições de prosseguir em tramitação, na forma do Substitutivo ao final apresentado.

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.

Em relação à matéria, nos termos do art. 30, inciso I, da Constituição Federal, compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, inciso I, da Lei Orgânica Municipal.

Embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), ela própria institui uma ressalva a tal dispositivo atribuindo aos Municípios competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo, que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

Deve-se destacar, ademais disso, que o artigo 11-B, da lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, confere ao Poder Público municipal a competência para estabelecer requisitos como o de idade máxima do veículo:

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

(...)



II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

Sob o aspecto de fundo, disciplinar a matéria em questão encontra fundamento no chamado Poder de Polícia Administrativo que, segundo entendimento de Hely Lopes Meirelles, estende-se a todos os locais públicos ou particulares abertos à frequência coletiva, mediante pagamento ou gratuitamente, bem como aos veículos de transporte coletivo (Direito Municipal Brasileiro, Ed. Malheiros, 6ª ed., pág. 364).

Encontra fundamento também no art. 160 da Lei Orgânica Municipal, sendo relevante ressaltar que é justamente disciplinando uma atividade econômica privada, mas de interesse público, que o Poder Público concede licença e fixa horários e condições de funcionamento, fiscaliza a atividade de modo a não torná-la prejudicial à população e estabelece penalidades para os infratores (LOM, art. 160, I, II, III e IV).

Destaque-se, por oportuno, a nossa Lei Orgânica fixou em seu art. 179, incisos I e II, a competência municipal para organizar, promover, controlar e fiscalizar o trânsito no âmbito do seu território, inclusive com imposição de penalidades e cobrança de multas ao infrator das normas e sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infraestruturas e também disciplinar o transporte executivo.

Outro aspecto a ser considerado é que ao Parlamento compete estabelecer regras gerais e abstratas sobre a matéria, ao passo que ao Executivo competirá a regulamentação das atividades administrativas e a expedição do ato específico e concreto de administração.

Em outras palavras, no exercício do chamado Poder de Polícia para regulamentar as atividades econômicas desenvolvidas no Município, cabe à Câmara legislar de forma geral e abstrata sobre que a organização e a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros.

Por se tratar de matéria sujeita ao *quórum* de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, X, do Regimento Interno desta Casa.

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

Sugerimos, contudo, o seguinte **Substitutivo**, que visa (i) adaptar o texto à técnica legislativa preconizada pela Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a redação, elaboração, alteração e consolidação das leis, (ii) suprimir as revogações de normas constantes em diplomas infralegais, haja vista a infringência ao princípio do paralelismo das formas, sendo certo, ademais, que a norma infralegal materialmente incompatível com a lei é considerada tacitamente revogada; e (iii) suprimir a fixação de prazo para a regulamentação do Poder Executivo, por se tratar de ato inserido na esfera de competências do Exmo. Sr. Prefeito.



SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 474/2022.

Estabelece o tempo de operação de veículo utilizado
na exploração de atividades de transporte individual
remunerada e da outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º Nas atividades de transporte individual remunerado, poderão ser utilizados veículos motorizados com, no máximo, 10 (dez) anos de fabricação, excluído o ano de fabricação.

Parágrafo único. É vedada a negativa de fornecimento do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP, ou documento equivalente, com fundamento no tempo de fabricação do veículo, sempre que este não superar 10 anos, excluindo-se o ano de fabricação.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa,