CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0397/24

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador George Hato, que visa alterar a Lei Municipal nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

A propositura promove as seguintes alterações na lei vigente 1) altera o artigo 4º para dispor sobre a idade máxima de 15 anos dos veículos para a obtenção do Termo de Autorização, tanto para micro-ônibus, como para ônibus; 2) estabelece em lei a periodicidade das vistorias; 3) atribui à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito a competência para realizar as vistorias, ou a empresa credenciada para essa finalidade.

Consoante se extrai da justificativa, a propositura teria por intuito "*uniformizar a legislação federal, estadual e municipal, no tocante à permissão de circulação dos ônibus, microônibus e veículos mistos na cidade e Estado de São Paulo*".

Com efeito, a justificativa demonstra que existe um conflito entre a Lei Municipal nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, segundo a qual a idade máxima de circulação de veículos mistos e micro-ônibus é de 10 anos, sendo para ônibus a idade máxima atual de 15 anos, enquanto que as demais normas em vigor ("leis/Decretos/Resolução - ANTT, ARTES e EMTU) preveem o prazo único de 15 anos tanto para ônibus como para micro-ônibus.

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

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.

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).

Matéria RELCOM 1621/2024. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 15/10/2024 e juntado ao PL 397/2024 por XEXÉU TRIPOLI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=559560.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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).

Cumpre observar ainda que, 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).

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 fretado.

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 expedição do ato específico e concreto de administração.

Em outras palavras, no exercício do chamado Poder de Política 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 de coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento, mas extrapola o âmbito de sua competência dispor sobre atribuição de Secretaria Municipal.

Isso porque nesse aspecto estaria o projeto disciplinando matéria atinente à organização do trânsito, atividade afeta ao Chefe do Poder Executivo, uma vez que não configura mandamento geral e abstrato, mas ato específico e concreto de administração.

Por fim, a lei original trata, no art. 4º, VII, “a”, de **veículos mistos** e micro-ônibus. Para evitar um limbo jurídico do prazo de idade máxima dos veículos mistos, o substitutivo abaixo os menciona na alínea que trata dos micro-ônibus, tal qual fez a lei mãe ora a ser modificada. Competirá às D. Comissões competentes a análise da conveniência e oportunidade da proposta.

Matéria RELCOM 1621/2024. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 15/10/2024 e juntado ao PL 397/2024 por XEXÉU TRIPOLI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=559560.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Assim, apresenta-se o seguinte Substitutivo para suprimir da proposta o art. 3º, que impõe atribuição à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito, ressaltando que competirá às D. Comissões de mérito a manifestação quanto à conveniência e oportunidade da implementação das medidas ora propostas.

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**:

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 397/2024

Altera a Lei Municipal 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

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

Art. 1º A Lei nº 16.311 de 12 de novembro de 2015, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 4º .....
(....)
VII- .....
a. 15 (quinze) anos, no caso de veículos mistos e micro-ônibus.
b. 15 (quinze) anos, no caso de ônibus." (NR)

Art. 2º As empresas operadoras registradas no serviço de fretamento submeterão os veículos cadastrados a vistorias com a seguinte periodicidade:

I. a cada 18 (dezoito) meses, quando os veículos tiverem até 5 (cinco) anos de idade;
II. a cada 12 (doze) meses, quando os veículos tiverem mais de 5 (cinco) e até 10 (dez) anos de idade;

Matéria RELCOM 1621/2024. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 15/10/2024 e juntado ao PL 397/2024 por XEXÉU TRIPOLI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=559560.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

III. a cada 6 (seis) meses, quando os veículos tiverem mais de 10 (dez) e até 15 (quinze) anos de idade.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa,

Matéria RELCOM 1621/2024. Documento assinado digitalmente por SANSAO PEREIRA FILHO em 15/10/2024 e juntado ao PL 397/2024 por XEXÉU TRIPOLI. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=559560.