



PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº
0013/25.

Trata-se de projeto de decreto legislativo, de iniciativa da Nobre Vereadora Sandra Tadeu, que altera o Decreto nº 58.584, de 20 de dezembro de 2018, que regulamenta o rodízio municipal de veículos para pessoas com deficiência no Município de São Paulo, estendendo o prazo de renovação para 5 (cinco) anos.

A justificativa registra que o objetivo da propositura é promover maior acessibilidade e desburocratização para as pessoas com deficiência (PCD) no que se refere à isenção do rodízio municipal de veículos na cidade de São Paulo. Registra, ainda, que atualmente, a renovação desse benefício exige um processo frequente, o que gera transtornos administrativos e onera desnecessariamente os beneficiários, que muitas vezes possuem condições permanentes ou de longa duração. Dessa forma, estender a validade da autorização para 5 (cinco) anos traz mais eficiência ao procedimento sem comprometer a fiscalização ou a correta concessão do benefício.

Sob o aspecto jurídico, a proposta merece prosperar.

Analizada 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:

*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).



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)

Em seu aspecto de fundo a propositura encontra fundamento no art. 23, inciso II, da Carta Magna que determina que é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, cuidar da saúde, da assistência pública e da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência.

O artigo 226, da Lei Orgânica também ampara a presente propositura:

“Art. 226 - O Município buscará garantir à pessoa deficiente sua inserção na vida social e econômica, através de programas que visem o desenvolvimento de suas potencialidades, em especial:

I - a assistência, desde o nascimento, através da estimulação precoce, da educação gratuita e especializada, inclusive profissionalizante, sem limite de idade;

II - o acesso a equipamentos, serviços e programas culturais, educacionais, esportivos e recreativos;

III - a assistência médica especializada, bem como o direito à prevenção, habilitação e reabilitação, através de métodos e equipamentos necessários;

IV - a formação de recursos humanos especializados no tratamento e assistência das pessoas com deficiência; (Alterado pela Emenda 29/07)



V - o direito à informação e à comunicação, considerando-se as adaptações necessárias.

O projeto, por outro lado, encontra amparo na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que admite a instituição de normas programáticas voltadas à execução de políticas públicas por meio de lei de iniciativa do Poder Legislativo, desde que não interfiram na organização administrativa:

Na mesma senda, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo decidiu:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 8.502, DE 14 DE FÉVEREIRO DE 2017, DO MUNICÍPIO DE FRANCA QUE "CRIA O PROGRAMA PARADA SEGURA, REFERENTE AO DESEMBARQUE DE MULHERES, IDOSOS OU PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO NO MUNICÍPIO DE FRANCA, EM PERÍODO NOTURNO". PROCESSO LEGISLATIVO. VÍCIO DE INICIATIVA INOCORRENTE. NORMA QUE NÃO TRAZ QUALQUER INGERÊNCIA NO SISTEMA DE TRANSPORTES. MERA DETERMINAÇÃO DE PARADA PARA DESEMBARQUE, NO PERÍODO NOTURNO, FORA DOS PONTOS PREVIAMENTE PROGRAMADOS, EM BENEFÍCIO DE MULHERES, IDOSOS OU PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA. CONSTITUCIONALIDADE RECONHECIDA. TRANSPORTE COLETIVO QUE PERMANECERÁ NOS TRAJETOS ESTABELECIDOS EM CONTRATO. FISCALIZAÇÃO QUE, ADEMAIS, JÁ FAZ PARTE DO PODER DE GERAL DE POLÍCIA DA ADMINISTRAÇÃO. INDICAÇÃO GENÉRICA DA FONTE DE CUSTEIO QUE SE MOSTRA SUFICIENTE. CONSTITUCIONALIDADE RECONHECIDA. Não estando a matéria objeto da norma, dentre aquelas elencadas no rol de competências privativas do Governador do Estado e, por simetria, do Prefeito Municipal (artigo 24, parágrafo 2º, c.c., artigo 47, da Constituição Estadual), relativas a direção geral da Administração, a competência é concorrente entre os Poderes, Executivo e Legislativo. Na hipótese, sem que haja ingerência no contrato administrativo de permissão/concessão, é regulada apenas a segurança de passageiros em condições de maior fragilidade, no desembarque noturno do transporte coletivo, de modo que o projeto de lei a esse respeito pode ser deflagrado por iniciativa parlamentar ou pelo próprio Executivo. Firme orientação jurisprudencial deste Colendo Órgão Especial nesse sentido. AÇÃO IMPROCEDENTE. (ADI 2079275-71.2017.8.26.0000. J. 08.11.2017).

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

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