

PARECER Nº 412/2013 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0068/13

Trata-se de projeto de lei de iniciativa do nobre Vereador Edemilson Chaves, que determina o uso de baterias estacionárias ou de lítium para os semáforos na Cidade de São Paulo.

A proposta merece prosperar como será demonstrado.

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, que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, "a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o 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 há de 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 das 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", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363).

O Código Nacional de Trânsito (Lei n. 9.503/97), em seu art. 24, II e XVI, determina a competência do Município para "planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança dos ciclistas", bem como para "planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes".

Não bastasse, também dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, no artigo 72, que qualquer cidadão ou entidade civil pode oferecer sugestão de alteração de normas, legislação e outros assuntos pertinentes ao Código de Trânsito Brasileiro.

Com efeito, o próprio Código de Trânsito Brasileiro obriga a implantação eficiente da sinalização de trânsito, sob pena de não serem aplicadas as sanções previstas no mesmo Código, in verbis:

"Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

"1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação".

Como se vê, a norma proposta não configura mera questão de gestão administrativa, ou ainda, concretamente afeta à administração dos bens municipais.

Sobre o assunto, reproduzimos abaixo 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.”

(grifamos, in “Estudos e Pareceres de Direito Público”, Ed. RT, 1984, pág. 24)

Sob este ponto de vista, portanto, a norma proposta deve ser entendida como regulamentação geral sobre o serviço de organização do trânsito, sobre a qual tem o Vereador competência para legislar.

Para deliberação, deverá ser observado o quórum de maioria absoluta, em conformidade ao art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Ante o exposto, somos pela LEGALIDADE E CONSTITUCIONALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 17.04.2013.

Laércio Benko – PHS – Vice-presidente

Abou Anni – PV

Alessandro Guedes – PT

Arselino Tatto – PT

Conte Lopes – PTB

Eduardo Tuma – PSDB

George Hato – PMDB

Sandra Tadeu – DEM – Relatora