

PARECER Nº 539/2009 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O **PROJETO DE LEI Nº 0478/07**.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Ricardo Teixeira, que visa proibir as motocicletas de circular entre as faixas de rolamento no Município de São Paulo.

A propositura ainda determina que o Executivo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, mediante análise das condições das respectivas vias públicas, do uso do solo, da fluidez do tráfego, da disponibilidade da área, proceda à implantação de faixas exclusivas destinadas a motocicletas.

Retorna para nova apreciação desta Comissão, com fundamento no art. 72 do Regimento Interno desta Casa, em razão da aprovação do RPS 07-04/2009, em 07 de abril deste ano, fundamentado na alteração do disposto no inc. IV, do § 2º, do art. 37 da LOM de São Paulo.

A iniciativa foi considerada inconstitucional e ilegal, entendimento a ser mantido, conforme se demonstrará.

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 (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) 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).

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.

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 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" (in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª ed., págs. 207 e 208).

O presente caso concreto versa sobre normas de trânsito, matéria de competência privativa da União, nos termos do art. 22, XI, da Constituição Federal.

Tanto é assim que o art. 193 do Código de Trânsito Brasileiro dispõe:

Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (três vezes).

Ademais, por obrigar o Poder Executivo a criar faixas exclusivas para motocicletas, cuida o projeto da realização de obra pública, executada sobre bem público, não configurando norma geral e abstrata, mas sim ato específico e concreto de administração, de governo, atribuição exclusiva do Chefe do Executivo.

Compete ao Prefeito, como administrador-chefe do Município, ao qual cabe o exercício do Poder Executivo (art. 56, LOM), decidir sobre a realização de obras públicas. Como ensina Hely Lopes Meirelles, "a execução das obras e serviços públicos está sujeita, portanto, em toda a sua plenitude, à direção do Prefeito, sem interferência da Câmara, tanto no que se refere às atividades internas das repartições da Prefeitura (serviços burocráticos e técnicos) quanto às atividades externas (obras e serviços públicos) que o Município realiza e põe à disposição da coletividade". Mais do que isso, compete ao Prefeito não somente executar, mas planejar as obras da Municipalidade, "idealizar realizações, analisando, ponderando os elementos necessários à sua econômica e eficiente execução, dentro do esquema geral da administração" (in "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 552/553).

Também, ao atribuir funções à Secretaria Municipal de Transportes, trata a proposta de norma atinente à organização administrativa, que segundo Odete Medauar, engloba, exemplificativamente, preceitos relativos à "divisão em órgãos, vínculo entre órgãos, distribuição de competências entre os órgãos, administração direta, administração indireta etc." (in "Direito Administrativo Moderno", Ed. RT, 2ª ed., pág. 31), assuntos que a Lei Orgânica reserva à iniciativa legislativa privativa do Sr. Prefeito, nos termos do art. 37, § 2o, IV c/c art. 69, XVI.

Resulta, do acima exposto, violado o princípio constitucional da independência e harmonia entre os poderes, previsto no art. 2o, da Carta Magna e repetido no art. 6o, de nossa Lei Orgânica, sendo entendimento pacífico em nossa jurisprudência que nem mesmo a sanção tem o condão de afastar a inconstitucionalidade formal decorrente do vício de iniciativa (Adin nº 13.882-0, TJESP; Adin nº 1.070, STF, j. 23.11.94).

Ainda, o projeto contém ação governamental que acarreta aumento de despesa, razão pela qual deveria estar acompanhado da estimativa prevista no inciso I do art. 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal (estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes), bem como de declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias (art. 16, inciso II), o que não ocorreu.

Ante todo o exposto, em que pesem os meritórios propósitos do seu autor, o projeto não reúne condições de prosperar, uma vez que a propositura viola o art. 22, inc. XI, da Constituição Federal e o inciso VII do art. 26 do Código de Trânsito Brasileiro, razão pela qual somos pela ILEGALIDADE e INCONSTITUCIONALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 24/6/09

Ítalo Cardoso – PT – Presidente

João Antonio – PT – Relator

Abou Anni – PV  
Celso Jatene – PTB  
Gabriel Chalita – PSDB  
Gilberto Natalini – PSDB  
José Olímpio – PP  
Ushitaro Kamia – DEM