



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 872/2015 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0150/15

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Salomão Pereira, que visa introduzir alterações na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

De acordo com o texto proposto:

1) No art. 1º da Lei, que veda o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim, sugere-se que seja acrescentada a observação de que o condutor deve estar também autorizado;

2) No art. 2º, sugere-se a majoração da multa para o condutor infrator;

3) Altera-se o parágrafo único do art. 3º aumentando para 5 anos o prazo para caracterizar reincidência;

4) Sugere-se a inclusão de artigo dispondo sobre multa aos estabelecimentos comerciais, hotéis, flats, supermercados, feiras de exposição, eventos, shopping centers, churrascaria, hospitais, lojas e empresas comerciais de qualquer natureza, que permitirem a permanência ou acesso de veículos de transportes individual de passageiro não autorizado a suas dependências.

Inicialmente cabe a consideração acerca da natureza jurídica do serviço prestado por meio de táxis.

Nos termos do art. 1º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, o "transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura".

Depreende-se, de imediato, que se trata de "serviço de interesse público", não de "serviço público". O serviço público é aquele cuja prestação é típica e obrigatória pelo Poder Público, ainda que este possa realizá-la de modo indireto e delegado. Já o serviço de interesse público seria aquele prestado tipicamente e prioritariamente pelo particular, como atividade econômica privada e dentro do "princípio da livre iniciativa", positivado pelo art. 170 da Constituição Federal, serviço que, no entanto, por sua importância para a vida social, deve receber regramento estatal.

Cabe observar ainda que é justamente disciplinando essa 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 (Lei Orgânica Municipal, art. 160, incisos I, II, III e IV). Além disso, o inciso VIII desse art. 160 estabelece que o Poder Municipal tem também como atribuição "outorgar a permissão de uso em locais apropriados, inclusive vias e logradouros públicos, para os serviços de interesse da coletividade, nos termos a serem definidos em lei".

Como a matéria sob análise visa dispor sobre a disciplina das atividades econômicas no Município e sobre o exercício do poder de polícia que lhe é inerente, a iniciativa legislativa sobre ela não é privativa do Chefe do Poder Executivo, mas é compartilhada com o Poder Legislativo, visto que não incluída no rol do art. 37, § 2º, da Lei Orgânica do Município.

Note-se que quando a Lei Orgânica atribui competência exclusiva ao Executivo ela é explícita, como no caso de seu art. 178 que determina que "as tarifas dos serviços públicos de transporte são da competência exclusiva do Município e deverão ser fixadas pelo Executivo."

Entretanto, como já vimos, o transporte individual de passageiros não se constitui em serviço público de transporte. Não é por outra razão que a mesma Lei Orgânica paulistana trata o serviço de táxi em outro dispositivo, no seu art. 179, inciso III.

Observe-se, de modo que não pode ser desprezado, que esse artigo não se refere explicitamente ao Executivo, tal como o que lhe antecede, mas atribui ao Município competência para organizar, promover, controlar e fiscalizar o serviço de táxi e lotação, fixando a respectiva tarifa. Como a referência é ao Município e não mais ao Executivo, podemos interpretar legitimamente, pelo contraste, que a atribuição é do Poder Municipal, tanto do Executivo quanto do Legislativo, tornando-se evidente que a Câmara Municipal possui legítimo direito de iniciativa legislativa na matéria.

Todavia, cumpre observar que legislar sobre táxi é matéria que pode envolver outros bens jurídicos cuja disciplina encontra-se circunscrita à iniciativa legislativa privativa do Executivo.

No caso em apreço, sob o aspecto jurídico, a propositura pode seguir em tramitação, uma vez que não institui medida que interfere com a administração de bens públicos municipais (de competência do Prefeito, nos termos do art. 111 da Lei Orgânica Municipal) ou com a ordenação do trânsito, matéria atribuída privativamente aos órgãos e entidades executivos de trânsito nos Municípios, por força do art. 24, II, do Código de Trânsito Brasileiro.

O projeto intenta disciplinar atividade econômica privada, mas de interesse público, ditando condições para seu funcionamento e estabelecendo penalidades para os infratores, o que está em sintonia com a Lei Orgânica Municipal, art. 160, incisos I, II, III e IV.

Quanto à conveniência da propositura, competirá às Comissões de Mérito sua análise.

Diante disso, somos pela LEGALIDADE, na forma do Substitutivo abaixo aduzido, que visa apenas adaptar a propositura às regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95/98, que trata da elaboração, redação, alteração e consolidação das leis.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 150/15

Altera a Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo e o condutor estejam autorizados para esse fim pelos órgãos competentes".(NR)

Art. 2º O art. 2º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Na hipótese de descumprimento do disposto no art. 1º desta lei, o condutor infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais), bem como à apreensão do veículo e demais sanções cabíveis". (NR)

Art. 3º O parágrafo único do art. 3º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Parágrafo único. O prazo para caracterizar reincidência é de 5 (cinco) anos, contados da data da infração anterior". (NR)

Art. 4º Fica acrescido o art. 3º-A a Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2.012, com a seguinte redação:

"Art.3º- A Os hotéis, flats, supermercados, feira de exposição, eventos, shopping centers, churrascarias, hospitais, lojas e demais estabelecimentos comerciais de qualquer natureza estão proibidos de autorizar a permanência ou acesso de veículos de transporte individual de passageiro não autorizado a suas dependências, sob pena de multa no valor de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais).

Parágrafo único. O valor da multa previsto no "caput" deste artigo será reajustado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção desse índice, será adotado outro criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda." (NR)

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 27/05/2015.

Alfredinho - PT

Eduardo Tuma - PSDB - Relator

Ari Friedenbach - PROS

Arselino Tatto - PT

Conte Lopes - PTB

David Soares - PSD

George Hato - PMDB

Marcos Belizário - PV

Sandra Tadeu - DEM

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/05/2015, p. 80

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.