



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 957/2021 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0369/2021.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Rubinho Nunes, 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 com a finalidade de inserir o transporte turístico de superfície como uma modalidade específica do transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento.

A propositura ainda promove outras alterações na lei vigente, a saber:

Altera o inciso III do art. 4º para o fim de vincular a vistoria técnica dos veículos aos termos da regulamentação federal em vigor.

Exclui a comprovação da idade máxima do veículo (10 anos para veículos mistos e micro-ônibus e 15 anos para ônibus) do rol de documentos necessários para a obtenção do Certificado de Vínculo ao Serviço CVS, permitindo o exercício da atividade de transporte na modalidade fretamento por veículos independente da data de sua fabricação.

Inclui parágrafo único ao art. 7º com a finalidade de assegurar aos usuários, transportadores e donos de frota própria o direito à obtenção do Termo de Autorização TA e do Termo de Autorização Simplificado TAS no prazo máximo de até 24 (vinte e quatro) horas.

Altera o inciso III do art. 10 para o fim de dispor que a retenção, a remoção ou a apreensão do veículo somente ocorrerá nos casos permitidos na Lei Federal 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Por fim, revoga o § 4º do art. 13 que possibilita que a retenção do veículo pela Prefeitura até o pagamento dos preços públicos referentes à remoção e estadia do veículo.

Consoante se extrai da justificativa, a propositura teria por intuito ampliar o apoio às ações de promoção turística e de atração de novos eventos para a cidade de São Paulo.

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).

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).

Cumpra 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.

Assim, embora não haja óbice jurídico à alteração pretendida que condiciona os casos de remoção e apreensão dos veículos às hipóteses especificadas na Lei Federal, afastando a possibilidade de apreensão de veículos que operem dentro do segmento dos fretados sem a correspondente autorização municipal, por exemplo, cumpre observar que competirá às D. Comissões competentes a análise da conveniência e oportunidade da proposta.

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 de forma concreta sobre a autorização para esse serviço e, sobretudo, estabelecer prazo ao Executivo para a emissão do Termo de Autorização TA e do Termo de Autorização Simplificado TAS, como pretendido.

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, de governo, como ensina Hely Lopes Meirelles, citado no relatório do Desembargador Luiz Elias Tâmbara, na Adin n 059.741-0/8-00, que teve por objeto a declaração de inconstitucionalidade da Lei Municipal n 12.635/98, a qual autorizava o estacionamento de veículos dos Auditores Fiscais do Tesouro Nacional e outros em áreas regulamentadas como zona azul.

Desse modo, liberar ou restringir o tráfego de veículos que realizam o transporte coletivo privado de passageiros de forma concreta é atividade ligada diretamente a questões atinentes à ordenação do trânsito, matérias da competência privativa do Executivo, ressaltando-se que o Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal nº 9.503/97, determina competir "aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas (art. 24, II).

Assim, necessário a apresentação de Substitutivo para suprimir da proposta dispositivo constante do parágrafo único do art. 7º, que estabelece prazo ao Executivo para a concessão do Termo de Autorização TA e do Termo de Autorização Simplificado TAS, ressaltando que competirá às D. Comissões de mérito a manifestação quanto à conveniência e oportunidade da implementação das demais medidas 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, que visa adequar o texto à técnica legislativa preconizada pela Lei Complementar nº 95/98, ressaltando-se que não é possível reaproveitar a numeração de inciso revogado, e ainda eliminar o parágrafo único ao art. 7º por violação ao princípio constitucional da separação dos Poderes.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 369/2021.

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 Acresce inciso III ao art. 2º da Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, com a seguinte redação:

Art. 2º (...)

(...)

III - transporte turístico de superfície: aquele realizado por agência de turismo com frota própria de ônibus, micro-ônibus e/ou vans. (NR)

Art. 2º Altera o inciso III do art. 4º da Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015 que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º (...)

(...)

III comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da regulamentação federal em vigor; (NR)

(...)

Art. 3º O caput do art. 7º da Lei nº 16.311, de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 7º As restrições e as condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento e/ou transporte turístico de superfície com frota própria continuarão a ser definidas em regulamentação por ato da Secretaria Municipal de Transportes SMT. (NR)

Art. 4º Altera a redação do inciso III do art. 10 da Lei nº 16.311, de 2015, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 10. (...)

(...)

III - retenção, remoção ou apreensão do veículo, nos casos permitidos na Lei Federal 9.503 de 23 de setembro de 1997; (NR)

(...)

Art. 5º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogados:

I o inciso VII do art. 4º da Lei 16.311, de 2015;

II o § 4º do art. 13 da Lei 16.311, de 2015.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 01/09/2021.

Ver. Carlos Bezerra Jr. (PSDB) - Presidente

Ver. Alessandro Guedes (PT) - Abstenção

Ver. Faria de Sá (PP)

Ver. Gilberto Nascimento (PSC)

Ver. Professor Toninho Vespoli (PSOL) - Abstenção

Ver. Rubinho Nunes (PSL)

Ver. Sandra Tadeu (DEM)

Ver. Sansão Pereira (REPUBLICANOS)

Ver. Thammy Miranda (PL) - Relator

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 04/09/2021, p. 106

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