

PARECER Nº 1771/2007 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O **PROJETO DE LEI Nº 467/07**.

Trata-se de projeto de lei, de autoria dos Nobres Vereadores Soninha e Chico Macena, que visa alterar a redação do art. 1º, § 2º da Lei nº 14.178/06, determinando que o Dia Municipal Sem Carro tem caráter de campanha educativa de acordo com a Lei Federal nº 9.503/97, art. 75, § 1º, bem como restringir a circulação de veículos, das 7:00 às 20:00 horas, no "Sistema Viário da Rótula", cujo perímetro define, exectuando-se da proibição os veículos de transporte coletivo, os táxis, as viaturas e veículos que atendem serviços de emergência, ambulâncias, viaturas da polícia militar, federalç e guarda civil metropolitana e veículos não motorizados.

O projeto pode prosperar, como veremos a seguir.

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).

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).

Ainda, dentre as normas de organização do serviço de trânsito há mais uma vez 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.

Como de vê, a norma proposta não configura mera questão de gestão administrativa, ou ainda, concretamente afeta à administração dos bens municipais. Tais assuntos, normalmente encontram-se fora do alcance da lei, devendo ser tratados por meio de atos administrativos. E, quando a forma legal é necessária, ela decorre de exigência contida na Lei Orgânica do Município, o que não retira do ato o seu caráter concreto. É o caso, por exemplo, de leis que autorizam a concessão de uso, alienação ou aquisição de bens públicos municipais.

De fato, o que se deve ter em mente é que existem normas de administração concretas e normas de administração gerais e abstratas, para aí concluir-se que tão-somente as primeiras encontram-se aquém da iniciativa do Poder Legislativo.

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."

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

Lembre-se, ainda, recente alteração da Lei Orgânica, efetivada por meio da Emenda nº 28/06, que ao alterar a redação do art. 37, § 2º, IV da Lei Orgânica, excluiu o serviço público das matérias reservadas à iniciativa legislativa do Chefe do Executivo, espelhando, assim, o disposto na Constituição Federal e na Constituição do Estado de São Paulo.

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

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.

O projeto está amparado no art. 30, I e V da Constituição Federal e arts. 13, I; 37, "caput" e 179, I, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos

PELA LEGALIDADE.

Todavia, com relação à alteração da Lei nº 14.178/06, ressaltamos que foi a mesma revogada por consolidação pela Lei nº 14.485/07, razão pela qual sugerimos o substitutivo a seguir.

SUBSTITUTIVO Nº

AO PROJETO DE LEI Nº 467/07

Altera a redação do art. 7º, CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, restringe a circulação de veículos no perímetro que especifica, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. O inciso CXCIX do artigo 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º (...)

CXCIX - 22 de setembro:

a) o Dia do Campo Limpo;

b) o Dia Municipal Sem Carro, com caráter de campanha educativa, de acordo com o artigo 75, § 1º, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, devendo o Poder Público Municipal ao longo de todo o ano e destacadamente neste dia, envidar esforços para promover atividades educativas e a realização de campanhas e programas para obter adeptos ao não-suo de carros, sendo a adesão ao não-uso de carros nesse dia voluntária."

Art. 2º Fica restrita a circulação de veículos, das 7:00 às 20:00 horas, no Sistema Viário da Rótula, excetuando-se:

- a) veículos de transporte coletivo;
- b) táxis;
- c) viaturas e veículos que atendem serviços de emergência;
- d) ambulâncias;
- e) viaturas da polícia militar, federal e guarda civil metropolitana; e
- f) veículos não motorizados.

Parágrafo único. Define-se como Rótula o sistema viário interno e os definidos pelos seguintes limites: Av. Mercúrio, Av. Senador Queirós, Pça. Alfredo Issa, Av. Ipiranga, Av. São Luiz, Viaduto 9 de julho, Viaduto Jacareí, Rua Maria Paula, Viaduto Dona Paulina, Rua Anita Garibaldi, Av. Rangel Pestana, Viaduto 25 de março e Viaduto Mercúrio.

Art. 3º O veículo e o condutor que infringirem ao disposto no artigo 2º desta lei ficam sujeitos à penalidade de advertência por escrito, nos termos do artigo 256 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A autoridade de trânsito municipal deverá encaminhar ao condutor notificação com a advertência por escrito.

§2º Na notificação a ser encaminhada deverá constar:

- a) a advertência por escrito;
- b) objetivos da Campanha do Dia Municipal Sem Carro, como combater a poluição do ar, reduzir a emissão de gases de efeito estufa, estimular a adoção de políticas públicas de transporte coletivo de boa qualidade, o uso de meios de transporte não motorizados e a busca de uma mobilidade sustentável que melhore a qualidade de vida e a saúde da população.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 28/11/07

João Antonio – Presidente

Agnaldo Timóteo – Agnaldo Timóteo

Farhat

Jorge Borges

Tião Farias