



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 415/2019

Dispõe sobre a permissão de uso das faixas exclusivas e corredores de ônibus por veículos integrantes da frota de transporte público individual por taxi no município de São Paulo e dá outras providências

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Fica permitido o uso de faixas exclusivas e corredores de ônibus do Sistema de Transporte Público por veículos integrantes da frota de transporte público individual por táxi que não tenham película de escurecimento nos vidros, observados os critérios da presente lei.

Parágrafo único. Fica vedada a circulação de táxis em corredores constituídos de vias segregadas de transporte coletivo.

Art. 2º. Os Órgãos municipais competentes estipularão os dias, os horários, as faixas de rolamento, as formas de utilização e a fiscalização do uso das faixas, de modo a priorizar o transporte público coletivo.

Art. 3º. A lei será regulamentada no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 4º. As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessárias (não sei se cabe este artigo no caso).

Art. 5º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Liderança do Governo

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 24/06/2021, p. 76

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br).

## **PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 415/2019**

Trata-se de Substitutivo ao projeto de lei nº 415/19, que visa aprimorar a proposta inicial.

O projeto inicial buscou permitir o uso das faixas exclusivas de ônibus por veículos integrantes da frota de transporte individual de passageiros de taxis no Município de São Paulo. Ainda de acordo com a proposta originária, essa permissão deveria valer para todos os dias da semana e 24 horas por dia.

O substitutivo introduz fundamentalmente três alterações à proposta original, a saber: (i) passa a compreender apenas os veículos integrantes da frota de transporte público individual por táxi que não contenham película de escurecimento nos vidros; (ii) vedou a

circulação dos táxis em corredores de ônibus segregados da via; e (iii) os dias e horários de aplicação da regra passarão a ser definidos pelo órgão municipal competente.

Com efeito, a proposta se mostra compatível com o interesse público, na medida em que cada uma das alterações corresponde aos seguintes objetivos, respectivamente:

(i) impedir que veículos de transporte público de passageiros individual por táxi, que não contenham passageiros em seu interior, utilizem a faixa exclusiva de ônibus, assegurando a prioridade do transporte coletivo e dos táxis com passageiros;

(ii) vedar a utilização de corredores de ônibus em vias segregadas por táxis, impedindo o congestionamento dos corredores, onde não se mostram possíveis ultrapassagens, com o escopo de evitar grandes prejuízos ao transporte público; e

(iii) permitir que o Poder Executivo, por meio de seu órgão responsável, confira o regramento adequado da matéria, maximizando o proveito da nova política a ser instituída.

Logo, a proposta contida no substitutivo é de inegável interesse público e, por conseguinte, merece prosperar. Quanto ao mais, destaca-se o seguinte:

Abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo 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 deve 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 de 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.) (grifamos)

Há de 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. (grifamos)

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 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 do 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 da 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 se vê, a norma proposta não configura 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 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 dos 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) (grifamos)

Lembre-se, ainda, a alteração da Lei Orgânica, efetivada por meio da Emenda nº 28/06, que ao alterar a redação do art. 37, § 2º, inciso IV, da Lei Orgânica do Município, 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.

Portanto, o projeto está amparado no art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal; nos arts. 13, inciso I; 37, caput; 81; e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.

A aprovação da proposta depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, conforme disposto no art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos PELA LEGALIDADE.

Quanto ao mérito, as Comissões de mérito entendem que a propositura se coaduna com o interesse público razão pela qual se manifestam, FAVORAVELMENTE.

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas,

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

Carlos Bezerra Jr. (PSDB)

Alessandro Guedes (PT)

Rubinho Nunes (PATRIOTA)

Sandra Tadeu (DEM)

Sansão Pereira (REPUBLICANOS)

Thammy Miranda (PL)

Gilberto Nascimento (PSC)

Faria de Sá (PP)

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Gilson Barreto (PSDB)

Milton Ferreira (PODE)

Erika Hilton (PSOL)

Arselino Tatto (PT)

George Hato (MDB)

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

Danilo do Posto de Saúde (PODE)

Adilson Amadeu (DEM)

Marlon Luz (PATRIOTA)

Ricardo Teixeira (DEM)

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Fernando Holiday (NOVO)

Isac Felix (PL)

Jair Tatto (PT)

Janaína Lima (NOVO)

Delegado Palumbo (MDB)

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 24/06/2021, p. 76

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br).