



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 1153/2019 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0031/19.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Caio Miranda Carneiro, que cria a política municipal de ciclogística, que visa regulamentar, promover, estimular e monitorar a logística sustentável na cidade de São Paulo.

Em breve resumo, pode-se afirmar que o projeto procura estimular o transporte de bens e o deslocamento de prestadores de serviços por meio de bicicletas e triciclos à propulsão humana ou eletricamente assistidos.

A propositura impõe, ademais, que as novas ciclovias e ciclofaixas deverão observar medidas compatíveis com as dimensões de bicicletas e triciclos de carga.

Há, ainda, regras pertinentes ao estacionamento de tais veículos em bicicletários, vias públicas, ou edificações públicas e privadas.

Relevante observar, também, que a propositura prevê a concessão do selo municipal "Logística Sustentável", visando ampliar a adoção da ciclogística por empresas dos setores de comércio e serviços situadas no Município de São Paulo.

De acordo com a justificativa, é possível ampliar a utilização de bicicletas e triciclos na última etapa do frete, que consiste na entrega da mercadoria ao consumidor final, o que implicaria significativos ganhos em termos de tempo, praticidade, e qualidade do ar.

Informou o proponente, também, que a ciclogística já é amplamente difundida na cidade, especialmente em locais de grande vocação comercial, como o Bairro do Bom Retiro, e o eixo da ciclovia da Avenida Faria Lima.

Sob o aspecto estritamente jurídico, o projeto reúne condições para prosseguir em tramitação na forma do substitutivo ao final proposto, conforme passa a ser doravante demonstrado.

Com efeito, a propositura encontra fundamento no artigo 37, caput, da Lei Orgânica Paulista, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos, não havendo que se falar, portanto, em inconstitucionalidade formal subjetiva.

Ademais, consoante o disposto nos artigos 30, I, da Constituição Federal, compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, I, da Lei Orgânica Municipal.

Por interesse local, segundo Dirley da Cunha Junior, entende-se, não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato (In, Curso de Direito Constitucional, 2ª edição, Salvador: Juspodivm, 2008, p. 841).

E nem se alegue que o simples a aptidão do projeto para interferir na atividade do Poder Executivo implicaria, ipso facto, invasão do Poder Legislativo sobre atividades típicas de gestão e administração.

Nesse sentido é possível citar, por exemplo, a tese fixada no Tema de Repercussão Geral nº 917, redigida da seguinte maneira:

Não usurpa a competência privativa do Chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesas para a Administração, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos

nem do regime jurídico de servidores públicos (art. 61, § 1º, II, "a", "c" e "e", da Constituição Federal)

Sendo pertinente, ainda, citar a seguinte passagem do voto do Relator, Ministro Gilmar Mendes:

No caso em exame, a lei municipal que prevê a obrigatoriedade de instalação de Câmeras de segurança em escolas públicas municipais e cercanias não cria ou altera a estrutura ou a atribuição de órgãos da Administração Pública local nem trata do regime jurídico de servidores públicos, motivo pelo qual não vislumbro nenhum vício de inconstitucionalidade formal na legislação impugnada.

Por fim, acrescenta-se que a proteção aos direitos da criança e do adolescente qualifica-se como direito fundamental de segunda dimensão que impõe ao Poder Público a satisfação de um dever de prestação positiva destinado a todos os entes políticos que compõem a organização federativa do Estado Brasileiro, nos termos do art. 227 da Constituição (RE nº 878.911).

Claro está, por conseguinte, que à luz da atual jurisprudência do E. STF, a iniciativa parlamentar para a propositura de projetos de lei que interferem sobre políticas públicas não viola o princípio da separação e harmonia entre os poderes, ainda que impliquem aumento de despesas.

Por se tratar de tema afeto à política municipal de meio ambiente, durante a tramitação do projeto deverão ser realizadas duas audiências públicas em atenção ao disposto no art. 41, VIII da Lei Orgânica do Município.

Para ser aprovado o projeto dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, XII, do mesmo diploma legal.

Assim, na forma do seguinte Substitutivo proposto para adequar o texto à técnica legislativa prevista pela Lei Complementar nº 95/98, somos PELA LEGALIDADE.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0031/19.

Cria a Política Municipal de Ciclogística, que visa regulamentar, promover, estimular e monitorar a logística sustentável na cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Art. 1º Fica criada a Política Municipal de Ciclogística, que visa regulamentar, promover, estimular e monitorar a logística sustentável na cidade de São Paulo.

Parágrafo único. Entende-se por ciclogística o transporte de bens e serviços feitos por bicicletas e triciclos à propulsão humana ou eletricamente assistidos.

Art. 2º As bicicletas cargueiras e os triciclos dotados de motor elétrico auxiliar deverão obedecer aos limites de potência e de velocidade máxima estabelecidos pela regulamentação federal vigente.

Art. 3º As bicicletas e triciclos cargueiros aqui tratados deverão circular pelas cicloviárias e ciclofaixas, permitida a circulação pelas vias públicas em caso de inexistência de estruturas cicloviárias ou se estas não comportarem tais veículos.

§1º As novas estruturas cicloviárias deverão ser projetadas a fim de comportar a circulação de bicicletas e triciclos cargueiros, priorizando áreas onde há intensa atividade comercial e de serviços.

§2º Para comportar a circulação de bicicletas e triciclos de carga, as estruturas cicloviárias deverão apresentar largura mínima de 1,5m (unidirecional).

Art. 4º Não poderão os bicicletários públicos ou privados proibir o estacionamento de bicicletas ou triciclos de carga.

§1º Os bicicletários públicos implementados a partir dessa lei deverão ser projetados de modo a abrigar adequadamente bicicletas e triciclos cargueiros.

§2º Edifícios privados comerciais e edifícios públicos que não possuírem bicicletários deverão disponibilizar, em suas garagens e estacionamentos, espaço de parada rápida para bicicletas e triciclos de carga que realizarem entrega no estabelecimento.

Art. 5º Fica permitido o estacionamento de bicicletas e triciclos cargueiros nas vagas existentes em vias públicas.

Art. 6º A Administração Pública Municipal deverá, sempre que a natureza do serviço permitir, priorizar a ciclogística para a realização de serviços públicos.

Parágrafo único. As licitações para a prestação destes serviços deverão dar preferência à ciclogística, com vistas a reduzir as emissões de poluentes e os acidentes de trânsito na cidade.

Art. 7º As empresas de entrega por bicicletas e triciclos de carga com sede e atuação na cidade de São Paulo, bem como os aplicativos de entregas que fazem uso da ciclogística, deverão disponibilizar cursos de formação e capacitação para seus ciclistas, cujo conteúdo deverá ser aprovado previamente pelos órgãos técnicos competentes.

Art. 8º Programas de formação e capacitação para o setor de ciclogística, realizados pelo Poder Público Municipal, serão instituídos por decreto regulamentador e deverão priorizar jovens em primeiro emprego, pessoas em situação de vulnerabilidade social e pessoas com deficiência, bem como auxiliar na formalização como Empreendedor Individual - MEI.

Art. 9º A Administração Pública Municipal poderá criar sistema de compartilhamento de bicicletas e triciclos de carga, incentivando a economia colaborativa e a logística sustentável na cidade.

Art. 10. A adoção da ciclogística por estabelecimentos comerciais terá sua importância reconhecida pela Administração Pública Municipal através da concessão do selo municipal "Logística Sustentável", visando estimular a adoção da ciclogística por mais comércios e serviços na cidade de São Paulo.

Parágrafo único. Os requisitos para concessão do selo serão definidos por norma regulamentadora.

Art. 11. As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 12. As disposições desta lei serão regulamentadas por decreto do Poder Executivo Municipal em 90 (noventa) dias.

Art. 13. 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 07/08/2019.

Aurélio Nomura (PSDB) - Presidente

Caio Miranda Carneiro (PSB)

Celso Jatene (PL)

Claudio Fonseca (CIDADANIA)

Reis (PT)

Rinaldi Digilio (PRB) - Relator

Rute Costa (PSD)

Sandra Tadeu (DEM)

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/08/2019, p. 102

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