



# Câmara Municipal de Porto Alegre

PROC. Nº 0024/19  
PLCL Nº 002/19

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

PARECER Nº 138 /19 – CCJ

**Altera o parágrafo único do art. 31 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009 – que institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências –, e alterações posteriores, excetuando os ciclistas em treinamento ou em velocidade igual ou superior a 20km/h (vinte quilômetros por hora) da proibição de trafegar fora de ciclovias ou ciclofaixas.**

Vem a esta Comissão, para parecer, o Projeto em epígrafe, de autoria do vereador Marcelo Sgarbossa.

O Projeto visa alterar o parágrafo único do art. 31 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009 – que institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências –, e alterações posteriores, excetuando os ciclistas em treinamento ou em velocidade igual ou superior a 20km/h (vinte quilômetros por hora) da proibição de trafegar fora de ciclovias ou ciclofaixas.

A Procuradoria desta Casa, em parecer prévio (fl. 7/8), apontou óbice de natureza jurídica à tramitação da matéria, já que *“apresenta vício de inconstitucionalidade formal, por usurpação da competência da União para dispor sobre normas de trânsito e transporte”*.

É o sucinto relatório.

Inicialmente, cumpre frisar que o presente Projeto de Lei deve ser examinado pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) por força do art. 36, inc. I, al. “a”, do Regimento da Câmara Municipal de Vereadores de Porto Alegre.

A presente proposição encontra guarida, sob seu aspecto formal, no art. 101 do Regimento desta Casa e na Lei Complementar nº 95/1998 e suas respectivas alterações.



**PARECER Nº 178 /19 – CCJ**

Via de regra, entendo que projetos que tratem de trânsito e transporte padecem de vício formal de inconstitucionalidade por se tratar de competência privativa da União legislar nessas matérias, forte no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Por outro lado e de forma objetiva, gize-se que a proposição legislativa em análise encontra supedâneo no art. 30, incisos I e II, da Constituição Federal, que dispõe ser de competência dos Municípios legislarem sobre assuntos de interesse local, bem como suplementarem a legislação federal e a estadual no que couber.

Sobre o tema leciona Hely Lopes Meirelles:

*O governo local é que provê a Administração em tudo quanto respeito ao interesse local do Município, repelindo, por inconstitucional, qualquer intromissão de outro órgão, autoridade ou poder. Só a hierarquia entre as leis quando, por inexistir exclusividade de Administração, as três entidades (União, Estado-membros, Municípios) regularem concorrentemente a mesma matéria, caso em que a lei municipal cede à estadual, e esta à federal. Não há, pois, submissão do Município ao Estado ou à União, porque nenhuma dessas entidades pode substituir o governo local na solução de casos afetos à Administração municipal: o que há é respeito recíproco pelas atribuições respectivas de cada qual.*

O princípio constitucional da “*autonomia municipal*” permite que o Município proveja tudo quanto concerne ao interesse local, estabelecendo suas próprias leis, decretos e atos relativos aos assuntos peculiares. Este princípio encontra-se consagrado no art. 29, *caput*, da Constituição Federal, no art. 8º, da Constituição Estadual, e nos arts. 1º, 8º, incs. VII, e 9º, incs. II e III, da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre.

Ao disciplinar a repartição de competências, a Constituição Federal dispôs que compete aos municípios legislar sobre assuntos de interesse local (art. 30, I, CF), põe-se a questão tormentosa de precisar o sentido da expressão, pois, como adverte Hely Lopes Meirelles:

*Interesse local não é interesse exclusivo do Município; não é interesse privativo da localidade; não é interesse único dos municípios. Se se exigisse essa exclusividade, essa privatividade, essa unicidade, bem reduzido ficaria o âmbito da Administração local, aniquilando-se a autonomia de que faz praça a Constituição. Mesmo porque não há interesse municipal que não seja reflexamente da*



**PARECER Nº 28 /19 – CCJ**

*União e do Estado-membro, como, também, não há interesse regional ou nacional que não ressoe nos Municípios, como partes integrantes da Federação brasileira. O que define e caracteriza o "interesse local", inscrito como dogma constitucional, é a predominância do interesse do Município sobre o do Estado ou da União.*

Calha citar, ainda, nesse aspecto Sandra Silva, em sua obra “O Município na constituição federal de 1988, afirma que:

*Não se pode olvidar que na pirâmide do Estado Federado, a base, o bloco modular é o Município, pois é nesse que reside a convivência obrigatória dos indivíduos. É nesta pequena célula, que as pessoas exercem os seus direitos e cumprem suas obrigações; é onde se resolvem os problemas individuais e coletivos. É no Município que se cuida do meio ambiente; é nele que se removem os detritos industriais e hospitalares e se recolhe o lixo doméstico; é nele que as pessoas transitam de casa para o trabalho nas ruas e avenidas, nos carros, coletivos e variados meios de transporte. É no Município que os serviços públicos são prestados diretamente ao cidadão; é nele que os indivíduos nascem e morrem. Para regular tão extenso âmbito de fatores e relações, outorgou a Constituição de 1988, ao legislador local, a competência legislativa sobre a vida da comunidade, voltada às suas próprias peculiaridades, através da edição de normas dotadas de validade para esse ordenamento local. A expressão haurida do texto constitucional tem, como sobejamente dito e repetido, a limitar seu âmbito de aplicação, a regra constitucional da competência, sem cuja interpretação sistemática destinaria toda análise do tema ao fracasso. Isto porque, no âmbito geral, enquanto a competência federal privativa é numerada pela Constituição de 1988, a estadual é residual e a municipal é expressa, mas não numerada, gravitando em torno do conceito operacional de interesse local.*

Calha enfatizar que a nossa Constituição Estadual dá amparo à proposição, já que o inciso III do art. 13, é claro ao dispor, como competência do Município, a regulação do tráfego e o trânsito nas vias públicas municipais.

Da mesma forma, o art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro também estipula algumas competências, em matéria de trânsito, aos municípios, e dentre elas, a promoção e desenvolvimento da circulação e da segurança dos ciclistas, senão vejamos:

*Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:*



PARECER N° 178 /19 – CCJ

*II - 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.*

Ademais, o art. 58 do CTB, estende a possibilidade do tráfego de ciclistas nos bordos das pistas de rolamento, quando não for possível a circulação por ciclovias ou ciclofaixas, a saber:

*Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.*

No que concerne à segurança dos ciclistas, sejam eles em treinamento ou os simples usuários de bicicletas como atividade física ou lúdica, me coaduno com trecho da Exposição de Motivos do Projeto de lei, o qual colaciono, conforme segue:

*A Proposição objetiva, primeiramente, atender a segurança de quem trafega pelas ciclovias e ciclofaixas, uma vez que ciclistas com diferentes velocidades e habilidades transitam por esses equipamentos. Ressalte-se que, para conduzir uma bicicleta, não é necessário nenhum tipo de habilitação ou treinamento, o que pode gerar situações de conflito, em razão dos diferentes objetivos e condições pessoais entre os ciclistas.*

*Como referência de velocidade, o Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, com a Resolução n° 375, de 18 de março de 2011, em seu art. 1º, § 2º, inc. II, disciplinou a velocidade máxima de 20km/h em ciclovias e ciclofaixas para os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, sendo essa a velocidade segura para o conjunto dos usuários que se deslocam nesses locais”.*

Com base na legislação supracitada e por concordar que a norma proposta no projeto de lei em estudo busca dar mais segurança não somente aos ciclistas em treinamento ou àqueles que trafegam em menor velocidade pelas ciclovias, entendo que esta Comissão não deve obstar seu prosseguimento.



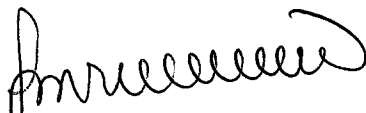
# Câmara Municipal de Porto Alegre

PROC. N° 0024/19  
PLCL N° 002/19  
Fl. 5

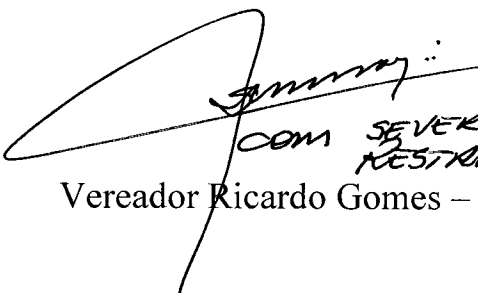
PARECER N° 178 /19 – CCJ

Diante do acima esposado, examinados os aspectos constitucionais, legais e regimentais, manifesto parecer pela **inexistência de óbice** de natureza jurídica para a tramitação do Projeto.

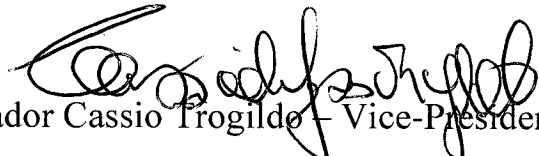
Sala de Reuniões, 27 de maio de 2019.

  
Vereador Mendes Ribeiro,  
Relator.


Aprovado pela Comissão em 18 - 6 - 19


  
COM SEVERAS  
RESERVAÇÕES  
Vereador Ricardo Gomes – Presidente

Vereador Cláudio Janta

  
Vereador Cassio Trogildo – Vice-Presidente

Vereador Márcio Bins Ely

  
Vereador Adeli Sell

  
Vereador Reginaldo Pujol  
