

**Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Santa
Municipal de Santa Teresa**

RECEBEMOS
07 / 05 / 2016

Deuacir
Deuacir Rasseli
Controlador Geral

Os cidadãos de Santa Teresa que apresentam o Projeto de Lei de Iniciativa Popular para a proibição do trânsito de veículos pesados nas vias do centro da cidade, por intermédio da signatária deste, vem perante Vossa Excelência solicitar que considere as seguintes razões complementares, a título de JUSTIFICATIVA do mencionado projeto.

Das alegações de inconstitucionalidade

Sem nenhum fundamento lógico-jurídico a alegação de que lei municipal regulando o trânsito de veículos em vias públicas seria inconstitucional. Conforme os comentários que foram ouvidos pelos membros do grupo de cidadãos que atuaram na colheita de assinaturas, são as seguintes questões:

Falácia: A Lei é inconstitucional por impedir o direito de ir e vir

O constitucional de ir e vir está previsto no inciso XV, do art. 5º da CF (*é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens*). Não se trata de um direito absoluto e é endereçado à pessoa e não aos objetos que as pessoas conduzem, ou seja, não tem esse direito os caminhões, os tanques de guerra, os automóveis, as armas, os navios etc. São direitos da pessoa humana, não das coisas. Além do mais, como está expresso no texto, esse direito é exercido NOS TERMOS DA LEI, isso quer dizer que não se trata de um direito potestativo absoluto, mas regulado pelas leis federais, estaduais e municipais. Não se pode invocar o direito de ir e vir para não pagar pedágio, para transitar com qualquer

gr

veículo em qualquer pista, estrada ou rua; nem mesmo se pode invocá-lo para andar armado. Estando nos termos da lei, o cidadão tem todo o direito de usar desse direito constitucional, caso contrário, não estará em condição de exercê-lo. Nenhuma pessoa pode ingressar na casa de outra alegando o direito constitucional de ir e vir e, da mesma forma, ninguém pode invadir o Gabinete de uma autoridade alegando estar se utilizando do direito de ir e vir. Não parece haver dúvida do engano de quem possa alegar que uma lei municipal proibindo o tráfego perigoso de carretas pelas vias públicas possa estar ofendendo tal direito.

Falácia: A lei é inconstitucional por vício de iniciativa

Nada mais enganoso afirmar-se que haveria o vício formal da iniciativa para uma lei que, tão somente, proíbe que carretas trafeguem em vias públicas. O direito constitucional da Lei de Iniciativa Popular está previsto no artigo 14 da Constituição Federal que diz:

“Art. 14. A soberania popular será exercida pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto, com valor igual para todos, e, **nos termos da lei**, mediante:

- I - plebiscito;
- II - referendo;
- III - iniciativa popular.”

Quando a constituição faz referência à lei, está determinando a promulgação de uma Lei que é obrigatória para todos os Estados brasileiros. Toda e qualquer iniciativa popular para a elaboração de leis deve obedecer aos ditames da Lei nº 9.709, de 18 de novembro de 1998, que é a Lei Constitucional determinada pelo art. 14 da Constituição Federal. Essa lei regulamentadora da Constituição Federal, de aplicação obrigatória por todos os entes da República, União, Estados e Municípios, diz:

Art. 1º A soberania popular é exercida por sufrágio universal e pelo voto direto e secreto, com valor igual para todos, nos termos desta Lei e das normas constitucionais pertinentes, mediante:

- I – plebiscito;

II – referendo;

III – iniciativa popular.

O seu art. 13, § 2º não deixa margem à dúvida:

§ 2º O projeto de lei de iniciativa popular não poderá ser rejeitado por vício de forma, cabendo à Câmara dos Deputados, por seu órgão competente, providenciar a correção de eventuais impropriedades de técnica legislativa ou de redação.

Mas se ainda tais fundamentos não forem suficientes para o convencimento da constitucionalidade do projeto de lei em questão, há que se atentar para o vício de forma relativo ao vício de iniciativa. Quais assuntos não poderiam tratar uma Lei de Iniciativa Popular. Se não houver o convencimento da ausência de limitação, conforme acima exposto, poder-se-á admitir que estariam fora do âmbito da iniciativa popular o que estaria separado para a iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo que, no caso da União, temos o art. 61 que regula. Vale a transcrição:

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria;

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI;

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva.

Observa-se que a iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo está relacionada à organização da Administração Pública que tem efeitos diretos na questão orçamentária. Não existe outra razão, nenhum outro fundamento para explicar as restrições apresentadas pelas alíneas dos incisos e alíneas do § 1º, do art. 61 da CF.

Obedecendo à simetria necessária e imposta aos entes estaduais e locais, a Constituição do Estado do Espírito Santo prevê, em seu art. 63 a competência privativa do Chefe do Poder Executivo, qual seja:

Art. 63...Parágrafo único - São de iniciativa privativa do Governador do Estado as leis que disponham sobre:

- I- criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta, autárquica e fundacional do Poder Executivo ou aumento de sua remuneração;
- II- - fixação ou modificação do efetivo da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar; (*Redação dada pela EC nº 12, de 20.8.1997 - DOE 25.8.1997*).
- III- - organização administrativa e pessoal da administração do Poder Executivo;
- IV- - servidores públicos do Poder Executivo, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria de civis, reforma e transferência de militares para a inatividade;
- V- - organização do Ministério Público, da Procuradoria-Geral do Estado e da Defensoria Pública;
- VI- - criação, estruturação e atribuições das Secretarias de Estado e órgãos do Poder Executivo.

Conforme se pode notar claramente, da mesma forma do que se encontra estabelecido pela Constituição Federal, o que induz à

privatividade do Chefe do Poder Executivo é a questão orçamentária, o que não existe no projeto de lei que proíbe a trânsito de carretas nas vias urbanas do Município de Santa Teresa.

Falácia: Inconstitucionalidade da Lei em razão de tratar de matéria de trânsito que é competência exclusiva da União.

A Constituição Federal dá aos municípios a competência para legislar sobre assuntos de interesse local (art. 30,I), bem como suplementar a legislação federal, no que couber (art. 30,II). Ora, o Código de Trânsito Brasileiro sem leis municipais será inaplicável em muitos de seus artigos. O Código proíbe o trânsito na contramão de direção. Quem estabelece o que é mão e contramão? Obviamente que, nas vias urbanas, o Município.

O Município tem competência legislativa concorrente com a União e Estados, competência essa que, sendo de natureza local, é exclusiva, afastando os outros entes governamentais para regular sobre o tema.

O Tribunal de Justiça do Estado do Espírito Santo julgou um caso em que deixou claro a exclusividade do Município para legislar sobre assuntos locais, afastando a possibilidade de o Estado legislar, como se pode observar no julgado a seguir transcrito.

“1) A livre concorrência é princípio que rege a atividade econômica, tal qual estampado no art. 170, IV, da Carta Magna, sendo assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica. Desta feita, a limitação geográfica para a instalação de farmácias e/ou drogarias não se coaduna com o vetor constitucional acima apresentado, acoimando de inconstitucionalidade a norma estadual que pretende impor tal limitação.2) Como se não bastasse, ainda que materialmente constitucional fosse tal limitação, trata-se de matéria cuja competência legislativa é atribuída aos Municípios, eis que envolve assuntos de interesse local, conforme disposto no art. 30, I, da CF/88.”
(TJ-ES - Remessa Ex-officio: 35050006010 ES 35050006010, Relator: Rômulo Taddei, Data de Julgamento: 05/12/2006, Terceira Câmara Cível, Data de Publicação: 08/01/2007)

Por outro lado, tratando-se de matéria de competência concorrente, há que se atentar para o que está reservado ao ente superior e o que sobra para os entes inferiores. Quando a matéria é tratada pelo ente superior (a União – Lei Nacional) não pode ser mais abordada pelo ente inferior (Estado e Município). Nesse aspecto é que algumas leis municipais e estaduais foram julgadas inconstitucionais pelo fato de avançar sobre temas tratados pela Lei Nacional (Código de Trânsito Brasileiro).

A existência da competência concorrente, para assuntos locais, é matéria jurídica que não deixa nenhuma espécie de dúvida, conforme os tribunais brasileiros já tem pacificado a matéria, como se comprova com as ementas a seguir transcritas:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - TRÂNSITO - LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE CURITIBA - ARTIGO 11, INCISO XV E DECRETOS N.ºS. 696/95 E 759/95 REGULAMENTADORES DESSA NORMA MUNICIPAL - NULIDADE E INCONSTITUCIONALIDADE INOCORRENTE - COMPETÊNCIA CONCORRENTE DO MUNICÍPIO PARA LEGISLAR SOBRE MATÉRIA DE TRÂNSITO - PEDIDO INICIAL IMPROCEDENTE. No caso "sub examen", levando-se em consideração a legislação antes referida que outorga competência, inclusive à municipalidade, para legislar concorrentemente sobre questões de trânsito é de se afastar a eiva de nulidade e inconstitucionalidade do artigo 11, inciso XV, da Lei Orgânica do Município de Curitiba os decretos que regulamentaram essas normas.” (TJ-PR - ADI: 527642 PR Ação Direta de Inconstitucionalidade - 0052764-2, Relator: Antônio Gomes da Silva, Data de Julgamento: 15/10/1999, Órgão Especial, Data de Publicação: 22/11/1999 DJ: 5515)

ADIN. SERVIÇO DE TRANSPORTE SOB REGIME DE FRETAMENTO. PEDIDO VISANDO A DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DO DECRETO MUNICIPAL Nº 14, DE 30 DE JANEIRO DE 2.003. nulidade e inconstitucionalidade inócurrenre. Competência concorrente do município para legislar sobre matéria de trânsito. Pedido improcedente. (TJ-PR - ADI: 1369764 PR Ação Direta de Inconstitucionalidade - 0136976-4, Relator:

Wanderlei Resende, Data de Julgamento: 03/10/2003,
Órgão Especial, Data de Publicação: 27/10/2003 DJ: 6484)

A ementa seguinte deixa claro que a competência do Município é de prevê a aplicação de multa e não de estabelecer multa, o que é uma diferença muito grande. É certo que algumas leis estaduais e municipais foram julgadas inconstitucionais na parte em que estabelecia, aumentava, perdoava ou diminuía multa, o que é invasão na área de competência da União, porque já estão previstas na Lei Nacional (CTB). No caso, a seguir, o Município regulamentou o estacionamento de veículo, prevendo a proibição sem o devido pagamento. Se o estacionamento é proibido, conforme a lei municipal, existe a infração e multa prevista pela Lei Federal. Eis a ementa:

“ADMINISTRATIVO - MULTAS DE TRÂNSITO - ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO ESTAR - CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE DO SISTEMA - INTERESSE LOCAL DO MUNICÍPIO CONVENIO COM O ESTADO DO PARANÁ E POLÍCIA MILITAR NECESSIDADE DE PROVA DAS REGULARES NOTIFICAÇÕES ALEGAÇÃO DE DESTRUIÇÃO DAS PROVAS POR INCÊNDIO IRRELEVÂNCIA - CONCESSÃO PARCIAL DA SEGURANÇA RECURSO PROVIDO EM PARTE E SENTENÇA REFORMADA PARCIALMENTE EM REEXAME NECESSÁRIO. A cobrança de multas decorrentes do estacionamento regulamentado (ESTAR) no Município de Curitiba, encontra amparo legal na competência concorrente do Município para legislar sobre matéria de interesse local (Constituição Federal, art. 30, inciso I) e no convênio celebrado com o Estado do Paraná e Polícia Militar.” (TJ-PR - APCVREEX: 828660 PR 0082866-0, Relator: Lauro Laertes de Oliveira, Data de Julgamento: 30/05/2000, 5ª Câmara Cível, Data de Publicação: 5653)

Para ilustrar o que seria inconstitucional, temos leis que avançaram sobre temas de competência exclusiva da União, como o caso do Município que estabeleceu multa para quem transportasse menores de 10 anos no banco dianteiro dos veículos e obrigava o uso do cinto de segurança. Vejamos parte da ementa:

“ Ademais, legislação municipal, como ocorre, no caso, que obriga o uso de cinto de segurança e proíbe transporte de menores de 10 anos no banco dianteiro dos veículos com o estabelecimento de multa em favor do município, não só não diz respeito, obviamente, a assunto de interesse local para pretender-se que se enquadre na competência legislativa municipal prevista no inciso I do artigo 30 da Carta Magna, nem se pode apoiar, como decidido na ADIMEC 874, na competência comum contemplada no inciso XII do artigo 23 da Constituição, não estando ainda prevista na competência concorrente dos Estados (artigo 24 da Carta Magna), para se sustentar que, nesse caso, caberia a competência suplementar dos Municípios. Recurso extraordinário não conhecido, declarando-se a inconstitucionalidade da Lei 11.659, de 4 de novembro de 1994, do Município de São Paulo.” (STF - RE: 227384 SP, Relator: MOREIRA ALVES, Data de Julgamento: 17/06/2002, Tribunal Pleno, Data de Publicação: DJ 09-08-2002 PP-00068 EMENT VOL-02077-02 PP-00190).

No julgamento seguinte, temos o legislador estadual ingressando em matéria de competência da União, aumentando a pena da infração de trânsito, o que, realmente, é impossível, como se pode constatar a seguir:

“1) A infração prevista no art. 231, inciso VIII, do Código de Trânsito Brasileiro(transporte irregular de passageiros), é considerada infração média, punida somente com multa e, como medida administrativa, é prevista a mera retenção do veículo. 2) O legislador estadual, ao estabelecer reprimenda diversa para a mesma conduta (multa acrescida da apreensão do veículo), transbordou os limites do poder regulamentar, haja vista que a matéria de trânsito está afeta à competência legislativa privativa da União, ex vi do inciso XI do art. 22 da Constituição Federal.” (TJES, 4ª Câm. Cív. Julg. 30-09-2013).

Plena constitucionalidade do Projeto de Lei de Iniciativa Popular

Como ficou bem claro, o projeto não trata de aumento de despesas, não regula serviços públicos municipais, não cria cargos, não invade a área de competência da União, pelo contrário, cumpre a obrigação

do Município de defesa do patrimônio histórico, cultural, paisagístico, protegendo os casarões antigos e, ainda mais, procura dar segurança ao cidadão afastando o perigo do trânsito de veículos pesados nas suas vias públicas. Há que se atentar, da mesma forma, para a questão da poluição sonora e do ar causada por esses veículos que transportam matéria orgânica em decomposição, causando náuseas aos cidadãos e causando sobressaltos enquanto estão dormindo, pelo barulho dos seus potentes motores.

Santa Teresa, 19 de abril de 2018



SÔNIA REGINA DALCOLMO PINHEIRO

TÍTULO DE ELEITOR Nº 012847481481 – 11 Zona – 00aa Seção

Projeto de Lei de Iniciativa Popular

Objetiva a discussão, aprovação e promulgação de uma Lei que irá proibir, progressivamente, o trânsito de veículos pesados nas vias terrestres da Sede do Município de Santa Teresa.

Ao Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Santa Teresa:

Nos termos do art. 37, da Lei nº 973, de 05 de abril de 1990 - Lei Orgânica do Município de Santa Teresa-ES, os cidadãos abaixo-assinados, todos residentes no Município de Santa Teresa, na condição de eleitores deste Município, identificados com os seus nomes e nº do Título de Eleitor, vêm perante Vossa Excelência apresentar o presente projeto de lei de iniciativa popular, nos seguintes termos.

Artigo 1º- Para os termos desta Lei, consideram-se:

I- Truck ou caminhão pesado: caminhão que possui o eixo duplo na carroceria, ou seja, dois eixos de rodas juntos, com a finalidade de carregar carga maior e com melhor desempenho do veículo. Um dos eixos traseiros recebe a força do motor. Sua capacidade é de 10 a 14 toneladas, com peso bruto máximo de 23 toneladas e comprimento de até 14 metros.

II- Cavalos mecânicos trucados ou LS: Parece com o cavalo mecânico, com o diferencial de ter eixo duplo no cavalo mecânico. Isto permite que cargas mais pesadas sejam acopladas pois o peso será melhor distribuído no chão.

III- Carreta 2 eixos: tanto o cavalo mecânico quanto o semirreboque tem 2 eixos cada. O máximo comprimento é de 18,15 metros e o peso bruto máximo é de 33 toneladas.

IV- Carreta 3 eixos: usa um cavalo mecânico com 2 eixos e um semirreboque com 3 eixos. O comprimento é o mesmo da carreta de 2 eixos, mas o peso bruto máximo é de 41,5 toneladas.

V- Carreta cavalo trucado: usa um cavalo mecânico trucado (3 eixos) e um semirreboque também com 3 eixos. O comprimento máximo é de 18,15 metros e o peso bruto máximo é de 45 toneladas.

VI- Bitrem ou treminhão: tem 7 eixos e o peso bruto máximo é de 57 toneladas. Nestes bitrem, o semirreboque pode ser tracionado por um cavalo mecânico trucado.

VII- Rodotrem: dois semirreboques que podem carregar até 74 toneladas, com 9 eixos. Eles são ligados entre si por um veículo intermediário chamado de Dolly. Só pode ser tracionado por cavalo mecânico trucado e o trajeto deve ser predefinido para se obter uma AET - Autorização Especial de Trânsito.

VIII- Veículo Urbano de Carga (VUC): é o caminhão leve, de menor porte, apropriado para áreas urbanas. Possui a largura máxima de 2,2 metros, comprimento máximo de 6,3 metros e limite de emissão de poluentes. A capacidade do VUC é de 3 toneladas.

IX- Toco ou caminhão semipesado: é o tipo que tem como característica o eixo simples na carroceria, ou seja, um eixo frontal e outro traseiro de rodagem simples. Sua capacidade é de até 6 toneladas, com peso bruto de até 16 toneladas e comprimento máximo de 14 metros. É um veículo que possui carroceria menor que um caminhão trucado, possui apenas um eixo e suporta menos peso que o tipo truck.

Art. 2º- Fica proibido o tráfego, integralmente, dos veículos mencionados nos incisos de I a VII e similares, além de veículos auto-ônibus com idênticas dimensões, em todas as vias de circulação da sede do Município de Santa Teresa, assim definidas nos termos do artigo 137 do Plano Diretor Urbano (Lei Complementar nº 004, de 14 de novembro de 2012), a partir de 3 anos da vigência desta Lei.

Parágrafo único - durante o período de vacância, para a sua vigência total, haverá um período de proibições crescentes, com a finalidade de adaptação dos usuários das vias, conforme estabelecem os artigos a seguir.

Art. 3º- A proibição estabelecida no artigo 2º, desta Lei, terá vigência, no prazo de 90 dias de sua publicação, para os dias de sextas-feiras, sábados e domingos, de zero hora à meia-noite.

Art. 4º- A proibição estabelecida no art. 2º, desta Lei, terá vigência, no prazo de 180 dias, para os dias de segunda à quinta-feira, das 22 horas até às 17 horas do dia seguinte, acrescida da proibição do art. anterior.

Parágrafo único - A possibilidade de tráfego nesses dias, das 17 às 22 horas, estará condicionada à manutenção de entendimentos com a Polícia Militar a fim de controlar e orientar, evitando-se maiores transtornos à cidade.

Art. 5º- A proibição estabelecida no art. 2º, desta Lei, terá vigência, no prazo de um ano, para os dias de segunda à quinta-feira, das 20 horas até às 18 horas do dia seguinte, acrescida das proibições dos artigos anteriores e observado o parágrafo único do art. 4º.

Art. 6º- Os veículos auto-ônibus que se utilizam do Terminal Municipal Rodoviário de

Santa Teresa, para os trechos normais autorizados pelo Poder Público, não estão sujeitos às proibições estabelecidas nesta Lei, até que o Poder Público inaugure uma nova Rodoviária em local apropriado.

Art. 7º- Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a determinar a elaboração de projetos a fim de que sejam construídas vias de contorno da Sede de Santa Teresa e um pátio de estacionamento para movimentação de cargas, de veículos de transporte de pessoal das linhas regulares e turísticos.

Art. 8º- Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Há que se considerar que o Plano Diretor Urbano de Santa Teresa-ES (Lei nº 004, de 14 de novembro de 2012) estabelece, como diretrizes da Política de Transporte e de Mobilidade Urbana, a melhoria nas condições de circulação e de segurança dos pedestres e ciclistas, garantindo um percurso seguro, livre de obstáculos e acessível a todos os cidadãos (inciso II, do art. 18); o apoio e incentivo às viagens não motorizadas (inciso III, do art. 18); a ampliação e a adequação do sistema viário, especialmente em interseções e trechos com grande número de acidentes (inciso IV, do art. 18); o desestímulo ao tráfego de passagem em vias locais (inciso VI, do art. 18); a atenção que deve ser dada ao tratamento urbanístico adequado às vias da rede estrutural e corredor de transporte, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e preservação do patrimônio histórico, ambiental e arquitetônico da cidade, (inciso VIII, do art. 18) e, como ocorre nos dias de hoje, as vias urbanas da sede do Município, sendo utilizadas como parte da rodovia estadual não atende a essas normas legalmente estabelecidas.

Por outro lado, há que se ter em mente que o mesmo diploma legal prevê as Macrozonas de Desenvolvimento Urbano e coloca como seus objetivos: a preservação, conservação e recuperação do patrimônio ambiental, paisagístico e histórico (arts. 61, inciso XIX e 63, inciso VIII) e, como sabemos, veículos pesados trefegando nas nossas vias trazem sérios abalos e prejuízos aos imóveis históricos da nossa cidade.

Tendo-se em vista também que o zoneamento estabelecido pelo referido diploma legal estabelece que o centro da Cidade compõe o Eixo Arterial 2 (art. 86) e que este tem por objetivo: promover a melhoria dos espaços de circulação de pedestres (inciso IV); instituir projeto viário, visando a melhoria do fluxo de veículos e pedestres (inciso V); instituir projeto de melhoria para as áreas de estacionamento nos espaços públicos (inciso VI); estimular o desenvolvimento econômico do Município de forma integrada aos aspectos físicos, ambientais e culturais (inciso VII) e, ficando muito claro que o tráfego de veículos pesados desatende a essas diretrizes e são causa de acidentes, como tem ocorrido nesta cidade.