ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS

“CRIAÇÃO DA FRENTE PARLAMENTAR DE MOTORISTAS POR APLICATIVO NO MUNICÍPIO DO SALVADOR.
Autor: vereador Átila do Congo

Katiane Souza
Função: Analista Legislativa
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PRE Nº. 113/2021

MAIO/2022

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PRE Nº 113/2021

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Resolução nº 113/2021.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

Exordialmente, na Constituição Federal Brasileira, inciso III do art. 3º, um dos seus objetivos elementares é erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais. Adicionalmente, seu inciso II aponta o fim essencial de garantir o desenvolvimento nacional.

Ademais, o trabalho, o transporte e a segurança são direitos sociais (art. 6º da C.F.). "Os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa" é um dos seus fundamentos (inciso IV do art. 1º). Acima de tudo, "é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei[1] estabelecer" (inciso XIII do art. 5º).

[1] Leis, segundo o 'site' Jurisway, "advém de atos do Poder Legislativo e visa disciplinar condutas objetivando o melhor interesse da coletividade, de forma a proporcionar uma coexistência pacífica entre os membros da sociedade". Possuem diversas classificações importantes. Quanto à Lei de ordem pública, regula "os principais interesses da sociedade são suas normas fundamentais e que preservam o interesse e bem comum de toda a coletividade. Devem ser respeitadas não pela vontade individual de cada pessoa, mas pelo caráter fundamental e obrigatório de suas regras".

Inciso II do art. 57 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador define Comissões Temporárias[2] como aquelas que se extinguem no prazo estipulado no ato de sua criação, atingida, ou não, a finalidade para a qual foram criadas. Seu § 2° afirma que são internas e externas. Alínea a) do § 3° pontua as Comissões Temporárias Internas Especiais - constituídas para o estudo de assuntos pendentes de deliberação da Câmara e formadas por integrantes das diversas Comissões Permanentes (§ 4°).

Art. 186 do R.I. afirma que toda matéria administrativa ou político-administrativa sujeita à deliberação da Câmara será objeto de Projeto de Resolução. Da mesma forma, seu § 1° exemplifica como matéria de Projeto de Resolução, entre as demais, o julgamento dos recursos de sua competência (inciso II) e assunto de economia interna da Câmara (inciso III).

Para mais, o art. 191 do R.I. revela que, após publicação do Expediente, os Projetos serão encaminhados às Comissões que, por sua natureza, devem opinar sobre o assunto. Incluindo, o 'caput' do art. 171 faz referência ao Projeto de Resolução poder ser um dos resultados de matérias (proposições) sujeitas à deliberação do Plenário.

Consubstancialmente, ressalto a alínea c) do inciso I do artigo 21 da Lei Orgânica de Salvador. A respeito da atribuição privativa da Câmara Municipal para elaborar seu Regimento Interno. Torno patente também o inciso IV do § 2º do art. 36 da Lei Orgânica de Salvador sobre o que confere às comissões.

Por outorga da Constituição do Brasil, artigo 2º do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador fala de sua competência no exercício do Poder Legislativo do Município. Em seu art. 56, assegura a constituição das Comissões criadas por este Regimento - que são órgãos técnicos destinados ao estudo e à emissão de pareceres essenciais, especializados sobre os assuntos submetidos à sua deliberação.

Conforme art. 2º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o planejamento e a gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana contribuem para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que efetivem princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano.

[2] Frentes Parlamentares possuem tal classificação.

Inciso X do art. 4º acentua, para os fins desta Política Nacional - através de redação dada pela Lei nº 13.640/ 2018. Que transporte remunerado privado individual de passageiros é serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público. Para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Objetivos dessa Política Nacional de Mobilidade Urbana (P.N.M.U.) encontram-se no seu art. 7º:

> Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:
> I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
> II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
> III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
> IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
> V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Quanto aos princípios que fundamentam a P.N.M.U., valem os incisos II, V, VI e VIII do art. 5º. Que especificam, sucessivamente, o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; a gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A segurança nos deslocamentos das pessoas, e a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 6º da Política Nacional de Mobilidade Urbana formaliza que ela é orientada por diretrizes; dentre as quais, a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (inciso II). Integração entre os modos e serviços de transporte urbano (inciso III).

Atenuação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade (inciso IV). Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado (inciso VI). Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço (inciso III; incluído em 2018).

No parágrafo único do art. 6º da Resolução DENATRAN Nº 514/ 2014, programas, projetos e ações deverão ser formulados em consonância e no âmbito de competência de cada órgão e entidade do Sistema Nacional de Trânsito. No art. 5º, suas diretrizes estão detalhadas.

Ravênia Leite (2009), sobre isso, trata de objetivos do Sistema Nacional de Trânsito, a saber: estimular a mobilidade e acessibilidade a todos os cidadãos. Propiciar condições necessárias para sua locomoção no espaço público e possibilitar deslocamentos ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos. Além de promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades e aprimorar e avaliar sua gestão.

Inciso IV do art. 21 do P.N.M.U. decreta que o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão perscrutar a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Seu art. 22 considera as atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana. Entre elas, combater o transporte ilegal de passageiros (inciso VII), dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços (inciso IV). Planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei; (inciso I). Estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo (inciso V).

Incisos I e V do seu art. 23 identificam a restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados. Bem como, o estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização. Ambos, instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana que poderão ser utilizados pelos entes federativos.

Circulação viária (inciso II do art. 24 do P.N.M.U.), infraestruturas do sistema de mobilidade urbana (inciso III), a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados (inciso V). Os polos geradores de viagens (inciso VII), as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (inciso VIII). A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a

10 (dez) anos (inciso XI). Enfim, tudo isso deve ser analisado no Plano de Mobilidade Urbana.

Também afirma este Plano Nacional de Mobilidade Urbana (2012):

> Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.
>
> Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

No que tange às atribuições da Comissão Permanente[3] de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais, inciso IV do art. 68, do Regimento Interno desta Casa Legislativa, e sua alínea "g" passaram por alteração nas redações. Por meio do Projeto de Resolução Nº 22/2022. Alínea comentada prevê a proposição e avaliação de políticas públicas sobre fiscalização em quaisquer modalidades sujeitas à regulação do município de Salvador.

Com vistas à verificação de medidas administrativas referentes a prevenção de acidentes, condições de trabalho dos trabalhadores e trabalhadoras e estado de conservação dos veículos, além de outras previstas na legislação vigente.

Em Salvador, consequentemente à Lei Nº 9.374/ 2018, temos o Decreto Nº 29.929/ 2018. Neste está conjecturado que a Secretaria Municipal de Mobilidade poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das disposições do PlanMob.

Por último, inciso IV do § 2º do art. 36 da Lei Orgânica considera que os atos de regulamentação do governo de Salvador devem ser integralmente adequados. A função de acompanhamento das comissões em relação a matéria de sua competência certificará total conformidade.

[3] Diferentemente de Comissões Permanentes, as Frentes Parlamentares são Comissões Transitórias.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Encontram-se explicitados, neste estudo, dispositivos sobre o papel e valor da Câmara Municipal e das Comissões. Fins elementares, direitos sociais e fundamentos da Constituição Federal Brasileira. Contribuições da Política e do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana para o assunto em questão.

Intenções, princípios e diretrizes da Política Nacional no que toca o projeto em referência. As atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana. Propósitos do Sistema Nacional de Trânsito.

Foi introduzido o que consta no Regimento Interno da Câmara Soteropolitana acerca da diferença entre frente parlamentar e comissão permanente, estipulação ou não de prazo para findar. Seu funcionamento, e caso possua divisão, como se dá; sobretudo qual atribuição da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais norteia a matéria em estudo.

O que constitui objeto de Projeto de Resolução. A inserção, nos últimos anos, na Política Nacional, do modal de transporte contemplado nesta proposição. O que deve ser levado em conta segundo Resolução do Departamento Nacional de Trânsito e abrangido pelo planejamento, gestão e avaliação dos sistemas de mobilidade, inclusive, seus instrumentos. A importância de considerar as possiblidades orçamentárias e financeiras do Poder executivo, acompanhadas de critérios e condições; a fim de aprimorar sistemas de mobilidade urbana e melhorar a qualidade dos serviços.

Por fim, houve citação da Lei e do Decreto Municipais de Salvador que tratam da sua Política de Mobilidade Sustentável. Também, elucidação da obrigatoriedade de comissões garantirem total adequação dos atos de regulamentação do governo de Salvador, através do trabalho de supervisão/ comitiva/ monitoramento.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2020. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm >. Acesso em: 24 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 12.587.** Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Secretaria Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Acesso em: 24 maio 2022

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR. **Redação Final ao Projeto de Resolução Nº 22/2022**. Consulta de Acompanhamento de Proposições. Maio 2022. Disponível em: http://177.21.11.131/LEG/Upload/e-legislativo/PRE222022/37005C35-CD7E-48C8-9EF1-BBE7EBF2BFB1.PDF. Acesso em: 24 maio 2022.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR. **Regimento Interno**. Atualizado até a Resolução Nº 3.096. Maio 2022. Disponível em: < https://www.cms.ba.gov.br/uploads/regimento-interno/8f70501a1a3952f03cde5658fc336fb5_1652809163.pdf>. Acesso em: 24 maio 2022.

JURISWAY. **O que é Lei e quais são as suas classificações?** Disponível em:< https://www.jurisway.org.br/v2/pergunta.asp?idmodelo=6370>. Acesso em: 24 maio 2022.

LEGISWEB. **Resolução Nº 514**. Denatran, 2014. Disponível em: < https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=279487>. Acesso em: 07 fev. 2022.

LEITE, Ravênia Márcia de Oliveira. **Política Nacional de Trânsito**. Portal Jurídico Investidura, Florianópolis/SC, 2009. Disponível em: <www.investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/direito-administrativo/3595-politica-nacional-de-transito>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

SALVADOR. **Decreto Nº 29.929**. 2018. Disponível em:< https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/2018/2993/29929/decreto-n-29929-2018-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-planmob-salvador>. Acesso em: 24 maio 2022.

SALVADOR. **Lei Nº 9.374**. 2018. Disponível em:< https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2018/938/9374/lei-ordinaria-n-9374-2018-institui-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-institucionaliza-as-determinacoes-do-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 24 maio 2022.

SALVADOR. **Lei orgânica**. Março, 2022. Atualizada até a Emenda nº 34. Disponível em: < https://leismunicipais.com.br/lei-organica-salvador-ba>, Acesso em: 05 maio 2022.