

PROJETO DE LEI

Nº 96/2016

Nº

AUTÓGRAFO Nº

Nº



SECRETARIA

Autoria: IZÍDIO DE BRITO CORREIA

Assunto: Dispõe sobre a não aplicabilidade de multas de trânsito em áreas privadas e dá outras providências.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

PROJETO DE LEI Nº 96/2016

“Dispõe sobre a não aplicabilidade de multas de trânsito em áreas privadas e dá outras providências.”

A Câmara Municipal de Sorocaba decreta:

Artigo 1º – Fica proibida a aplicação de multa de trânsito por parte dos órgãos de fiscalização em áreas privadas, na cidade de Sorocaba.

Parágrafo único – Entende-se como área privada os estacionamentos de supermercados, shopping Center, pátios de empresas, interior de postos de gasolinas, áreas de embarque e desembarque de terminais rodoviários e aeroportos e vias internas de cidades universitárias, dentre outros.

Artigo 2º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Artigo 3º - As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias.

S/S., 13 de abril de 2016.


IZIDIO DE BRITO CORREIA
 Vereador





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

JUSTIFICATIVA:

A utilização de vias públicas constitui o objeto da legislação de trânsito, na medida em que se pode extrair tal raciocínio do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro: "O Trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, aberta à circulação, rege-se por este Código", ou, lendo-se o que realmente importa, do final para o início, "o Código de Trânsito rege a utilização das vias abertas à circulação".

Isso significa que a legislação especial não se destina a regular qualquer circulação de veículos automotores ou conflitos entre veículos e pessoas, independente do local em que isso ocorra; se, por exemplo, alguém entra com uma motocicleta no pátio de uma empresa e atropela um pedestre, responderá pela lesão corporal causada, da mesma forma que responderia se tivesse utilizado, em vez do veículo, um pedaço de madeira para agressão física; sua conduta estará sujeita às regras do Direito Penal e não às constantes do Código de Trânsito Brasileiro.

Se o Código de Trânsito fosse aplicável a todo e qualquer lugar de tráfego de veículos e pessoas, indistintamente, não haveria necessidade de se prever duas exceções legais, nas quais, ainda que se tratem de áreas privadas, incidirá as normas de trânsito, por expressa previsão normativa: I) as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas (parágrafo único do artigo 2º); e II) as áreas físicas de portos organizados, inclusive nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

ou vias internas, mediante convênio entre autoridade portuária e os órgãos de trânsito, para fins de fiscalização (Art. 7º-A, incluído pela Lei nº 12.058/09).

Seguindo esta premissa, outra não será a conclusão: o Código de Trânsito NÃO é aplicável em áreas privadas, como os locais citados no projeto de lei (estacionamentos de supermercados, shopping Center, pátios de empresas, interior de postos de gasolinas, áreas de embarque e desembarque de terminais rodoviários e aeroportos e vias internas de cidades universitárias.

Cumprе ressaltar que o entendimento predominante no Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo, que, por várias vezes, já se manifestou pela impossibilidade de aplicação de multas de trânsito em áreas particulares.

Face ao elevado senso de justiça social da proposta, temos a certeza do apoio dos Ilustres Vereadores e Vereadora à aprovação deste projeto de lei.

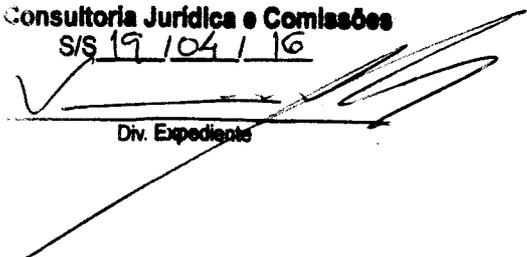
S/S., 13 de abril de 2016.


IZIDIO DE BRITO CORREIA
Vereador



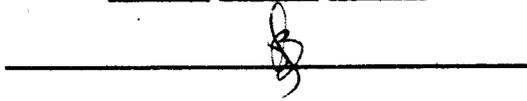
Recebido na Div. Expediente
14 de abril de 16

A Consultoria Jurídica e Comissões
S/S 19/04/16


Div. Expediente

RECEBIDO NA SECRETARIA JURÍDICA

19 / 04 / 16





CTB Digital
Código de Trânsito Brasileiro



[Home](#) [Projeto](#) [Sobre a Perkons](#) [Comentaristas](#) [CTB na Íntegra](#) [FAQ](#) [Contato](#)

Informações - Artigos

Art. 2 - (In)aplicabilidade do ctb em áreas privadas, por Julyver Modesto de Araujo

Toda Lei possui um objeto de regulamentação, algo que dá existência à norma, que justifica a necessidade de se impor, pelo Estado, determinadas regras de comportamento aos cidadãos por ela atingidos. Se observarmos qualquer ação legislativa, sob este prisma, poderemos identificar qual é a sua finalidade, bem como os seus destinatários.

A Constituição Federal, Lei máxima de nosso país, objetiva estabelecer a estrutura do Estado (ou seja, como ele deve se constituir), a organização de seus órgãos, os direitos e garantias dos indivíduos e todas as regras básicas para que haja um funcionamento adequado, com respeito aos direitos e deveres de todos. O Direito Penal tem por objeto determinar o que é proibido ao cidadão, estabelecendo as infrações penais (crimes), as sanções correspondentes e as regras para que haja a efetiva punição aos que descumprirem tais mandamentos. O Direito Tributário tem como objeto a prestação pecuniária compulsória, chamada de tributo, devida pelo indivíduo ao Estado. Assim ocorre com qualquer Lei que nos dispusermos a analisar.

Neste sentido, qual é o objeto da legislação de trânsito? Será que bastaria que, em determinado local, houvesse a circulação de veículos, por exemplo, para se fazer possível a aplicação desta Lei específica? Entendo que não, conforme explicarei adiante.

Tal questionamento é por demais oportuno, tendo em vista ser comum se indagar se o Código de Trânsito poderia (ou não) ser aplicado em áreas privadas, como estacionamentos de supermercados, *shopping center* e outros estabelecimentos particulares; pátios de empresas; interior de postos de gasolinas; áreas de embarque e desembarque de terminais rodoviários e aeroportos; vias internas de cidades universitárias, entre tantos outros exemplos.

Para sermos o mais objetivo possível, sem nos perdermos em divagações desnecessárias, e oferecer subsídio para aqueles que aderirem à mesma conclusão sobre a qual me posiciono, procurarei ser sucinto e didático, explorando a resposta na própria Lei, e apresentarei alguns comentários sobre duas questões pontuais e muito recorrentes: áreas aeroportuárias e vagas especiais de estacionamento em estabelecimentos privados.

Objeto da Legislação de trânsito: Utilização das vias públicas

A "utilização das vias públicas" constitui o objeto da legislação de trânsito, na medida em que se pode extrair tal raciocínio do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro: "*O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código*", ou, lendo-se o que realmente importa, do final para o início, "*o Código de Trânsito rege a utilização das vias abertas à circulação*".

Isto significa que esta legislação especial não se destina a regular qualquer circulação de veículos automotores ou conflitos entre veículos e pessoas, independente do local em que isto ocorra; se, por exemplo, alguém entra com uma motocicleta no pátio de uma empresa e atropela um pedestre, responderá pela lesão corporal causada, da mesma forma que responderia se tivesse utilizado, em vez do veículo, um pedaço de madeira para a agressão física; sua conduta estará sujeita às regras do Direito penal e não às constantes do Código de Trânsito Brasileiro.

Se o Código de Trânsito fosse aplicável a todo e qualquer lugar de tráfego de veículos e pessoas, indistintamente, não haveria necessidade de se prever duas exceções legais, nas quais, ainda que se tratem de áreas privadas, incidirá as normas de trânsito, por expressa previsão normativa: I) as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas (parágrafo único do artigo 2º); e II) as áreas físicas de portos organizados, inclusive nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias internas, mediante convênio entre autoridade portuária e os órgãos de trânsito, para fins de fiscalização (artigo 7º-A, incluído pela Lei n. 12.058/09).

Portanto, toda vez que houver a necessidade de se analisar a aplicabilidade do Código de Trânsito a determinada situação, a pergunta que se deve fazer é a seguinte: o local em que a conduta sob apreço ocorreu é uma via aberta livremente à circulação? E mais: está aberta, porque deve ficar aberta? Faço esse destaque porque existem locais que têm o acesso franqueado apenas de maneira esporádica, mantendo-se a possibilidade de controle pelo proprietário daquele espaço; ora, se alguém tem o condão de decidir quando o acesso é liberado e quando ocorre a restrição, a utilização do local está limitada à sua vontade e, portanto, não estará sujeita às normas de trânsito.

Seguindo-se esta premissa, outra não será a conclusão: o Código de Trânsito NÃO é aplicável em áreas privadas, como os locais citados anteriormente (estacionamentos de supermercados, *shopping center* e outros estabelecimentos particulares; pátios de empresas; interior de postos de gasolinas; áreas de embarque e desembarque de terminais rodoviários e aeroportos e vias internas de cidades universitárias).

Embora seja comum a cobrança de fiscalização de trânsito nestes espaços, há que se considerar que não há "meia competência" do órgão de trânsito responsável; ou se aplica o Código de Trânsito em sua totalidade, ou não há qualquer incidência territorial do CTB. Se a área é privada e, destarte, possui um proprietário, o órgão de trânsito não pode aplicar a penalidade de multa, do mesmo modo que não tem atribuição para planejar, projetar e regulamentar o trânsito de veículos, pessoas e animais, ou implantar a sinalização de trânsito, conforme os seus critérios.

Áreas aeroportuárias

Recentemente, o Conselho Nacional de Trânsito publicou a Resolução n. 482/14 (DOU de 11/04/14), estabelecendo que "*as vias de acesso aos aeroportos abertas à circulação, integrantes das áreas que compõem os sítios aeroportuários, são de competência e circunscrição do Município no qual estão inseridas*"; deixando em dúvida, todavia, se o termo "vias de acesso" compreende também as vias internas dos terminais de passageiros ou se são apenas as ruas, avenidas e similares, que possibilitam chegar e sair da área aeroportuária.

Há que se comentar, inicialmente, a impossibilidade jurídica de que o Conselho Nacional de Trânsito discipline um objeto da legislação de

trânsito diferente daquele constante na própria Lei (artigo 1º), por meio de um ato normativo infralegal (até porque, quando o legislador assim entendeu necessário, no caso das áreas portuárias, tratou de providenciar o adequado processo legislativo, a fim de incluir o artigo 7º-A ao CTB).

Assim, a interpretação mais sensata sobre a Resolução n. 482/14, é a de que se refere tão somente às ruas, avenidas e similares, que possibilitam chegar e sair da área aeroportuária, não compreendendo as áreas internas dos terminais, como as destinadas ao embarque e desembarque de passageiros, tendo em vista que elas não estão sob circunscrição dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, da mesma forma que não está sob circunscrição o restante da infraestrutura aeroportuária, como as áreas de estacionamento e, até mesmo, a pista de pouso e decolagem, já que não haveria lógica em analisar tais espaços separadamente: ou todo o local está sob a circunscrição do órgão executivo de trânsito, ou é, integralmente, de propriedade particular, ainda que de uso comum para os serviços aeroportuários.

O Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei n. 5.917/73, nos fornece a resposta para a questão sobre competência circunscricional, tendo em vista que prevê fazer parte do Sistema Nacional de Viação o Sistema Aeroviário, compreendendo a sua infraestrutura, as redes correspondentes à modalidade de transporte respectiva, suas instalações acessórias e complementares; tal assertiva exclui a possibilidade de gestão administrativa do órgão de trânsito, o que é corroborado pelo artigo 2º da Lei n. 5.862/72, que assim dispõe: "A Infraero terá por finalidade implantar, administrar, aperar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República".

Ora, se compete à Infraero toda a gestão da infraestrutura aeroportuária, não há como atribuir ao órgão de trânsito as competências delineadas no artigo 24 do CTB, que, aliás, não se resumem ao exercício da fiscalização de trânsito e correspondente aplicação de multas de trânsito, mas compreendem outras tantas, como "planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito" (inciso I) e "implantar, manter e operar o sistema de sinalização" (inciso II); isto é, ou o órgão de trânsito municipal tem plena autonomia naquele espaço, desde o projeto de trânsito e implantação dos respectivos sinais viários, ou não pode, exclusivamente, aplicar multas àqueles que descumprem a sinalização ali existente (projetada e implantada pela Infraero), como se fosse possível exercer apenas parte das atribuições do artigo 24.

Trata-se, portanto, de um espaço que, embora de "livre" circulação, assemelha-se à área privada; os terminais de passageiros do Aeroporto possibilitam o tráfego de veículos, única e exclusivamente, por mera liberalidade da administração aeroportuária, que decide, no projeto arquitetônico do local, onde estarão posicionadas as áreas de embarque e de desembarque, bem como os bolsões de estacionamento.

É comum, inclusive, que a sinalização de trânsito das áreas internas do Aeroporto seja implantada pela própria administração aeroportuária, o que, mais uma vez, afasta a possibilidade de aplicação de multas de trânsito pela sua desobediência, de acordo com o inciso III do artigo 24 (competência do órgão municipal para implantar, manter e operar o sistema de sinalização de trânsito) e § 1º do artigo 90 ("O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação").

Vagas especiais de estacionamento em estabelecimentos privados

É comum o questionamento sobre a possibilidade (ou não) de se executar a fiscalização de trânsito, no interior de locais privados, como estacionamentos de lojas de conveniência, supermercados, farmácias e *shopping*, especificamente para verificação da utilização irregular das vagas especiais destinadas a idosos e pessoas com deficiência física, tendo em vista o constante das Resoluções do CONTRAN n. 303/08 e 304/08, que dispõem, respectivamente, sobre as vagas de estacionamento destinadas a pessoas idosas e portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção, nas vias públicas.

Todavia, a reserva destas vagas, em estacionamentos (públicos ou privados) decorre de normas federais, quais sejam, a Lei n. 10.741/03 (Estatuto do idoso) e a Lei n. 10.098/03 (Lei da acessibilidade), as quais criam obrigações aos responsáveis pelos locais de estacionamento, no sentido de se reservar as vagas, nos percentuais exigidos, e, obviamente, cuidar para que tais reservas sejam devidamente atendidas pelos usuários daquele espaço, ainda que não seja possível a aplicação de multa de trânsito, pelo ente privado, aos que estacionarem irregularmente; ou seja, não basta reservar a vaga, por meio de sinalização de trânsito, sendo imperioso a constante vigilância sobre sua utilização. Reservar e não colibir o estacionamento irregular equivale a não reservar e, portanto, tão errado quanto o motorista, é o próprio estabelecimento, que não atende à exigência legal.

Entendo que, conforme o exposto anteriormente, também não há condições de que os órgãos e entidades executivos de trânsito fiscalizem as reservas de vagas em locais privados, com aplicação de multa aos eventuais infratores, por conta do objeto da legislação de trânsito e a consequente inaplicabilidade do CTB a tais locais.

Nem mesmo a ausência do poder de polícia administrativa de trânsito, em relação aos proprietários dos estabelecimentos privados, seria motivo suficiente para que a Administração pública se fizesse presente, na fiscalização do uso irregular das vagas de estacionamento, posto que não é possível aceitar que um agente de trânsito, ao adentrar naquele espaço particular, autue apenas veículos estacionados nas vagas destinadas às pessoas idosas ou com deficiência, deixando de tomar providências em relação a outros descumprimentos das regras de trânsito, como não uso de cinto de segurança, trânsito na contramão de direção, condução de motocicleta sem capacete, ou qualquer outra infração; isto é, ou a legislação de trânsito deve ser aplicada, como um todo, em um determinado espaço territorial, ou não há incidência da norma jurídica.

Assim, defendo o entendimento de que não cabe o exercício da fiscalização de trânsito sobre a utilização das vagas especiais de estacionamento, localizadas em ambientes privados, devendo o Poder público cobrar diretamente dos proprietários dos imóveis, para que adotem medidas que estimulem a obediência às reservas determinadas em lei, sob pena de, não o fazendo, serem diretamente responsabilizados pelo descumprimento das normas federais anteriormente mencionadas, sem aplicação de multa de trânsito aos condutores.

Cabe mencionar um posicionamento contrário ao aqui discorrido: o Departamento Nacional de Trânsito, por intermédio da Nota Técnica 413/2010/CGIJF/DENATRAN, acompanhando o Parecer CONJUR/MIN.CIDADES-282/2010, em resposta à URBS, de Curitiba/PR, em linha oposta à qual defendo, chegou a afirmar que o Código de Trânsito Brasileiro é aplicável às áreas privadas de uso comum, especificamente para permitir a fiscalização da utilização de vagas destinadas às pessoas idosas e com deficiência física, localizadas em estacionamentos privados, o que, todavia, não condiz com o entendimento predominante no Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo, que, por várias vezes, já se manifestou pela impossibilidade de aplicação de multas de trânsito em áreas particulares.

Como se vê, o assunto é complexo. Espero ter proporcionado a você, leitor, argumentos suficientes para compreensão e reflexão sobre o tema, independente de sua opinião particular.

São Paulo, 10 de julho de 2014.

JULYVER MODESTO DE ARAUJO, MESTRE em Direito do Estado pela PUC/SP e ESPECIALISTA em Direito Público pela Escola Superior do Ministério

Público de SP; Capitão da Polícia Militar de SP, atual Chefe do Gabinete de Treinamento do Comando de Policiamento de Trânsito; Coordenador e Professor dos Cursos de Pós-graduação do CEAT (www.ceatt.com.br); Conselheiro do CETRAN/SP, desde 2003 e representante dos CETRANS da região sudeste no Fórum Consultivo por dois mandatos consecutivos; Diretor do Conselho Consultivo da ABRAM e Presidente da Associação Brasileira de Profissionais do Trânsito - ABPTRAN (www.abptran.org); Conselheiro fiscal da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET/SP, representante eleito pelos funcionários, no biênio 2009/2011; Autor de livros e artigos sobre trânsito, além do blog www.transitoumaimagem100palavras.blogspot.com.

- voltar a busca



Copyright © Perkons . Desenvolvido por Mídia Arte





Câmara Municipal de Sorocaba
Sistema de Apoio ao Processo Legislativo

RECIBO DE ENVIO DE PROPOSIÇÃO

Código do Documento: <u>M1965849112/1923</u>	Tipo de Proposição: Projeto de Lei Ordinária
Autor: Izídio de Brito	Data de Envio: 14/04/2016
Descrição: Multa áreas privadas	

Declaro que o conteúdo do texto impresso em anexo é idêntico ao conteúdo enviado eletronicamente por meio do sistema SAPL para esta proposição.

pp 

Izídio de Brito

PROTÓCO GEN. -14-04-2016-11:17-15475-4/4

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA





Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

EXMO. SR. PRESIDENTE

PL 096/2016

A autoria da presente Proposição é do Vereador Izídio de Brito Correia.

Trata-se de PL que dispõe sobre a não aplicabilidade de multas de trânsito em áreas privadas e dá outras providências.

Fica proibida a aplicação de multa de trânsito por parte dos órgãos de fiscalização em áreas privadas, na cidade de Sorocaba. Entende-se como área privada os estacionamentos de supermercados, shopping center, pátios de empresas, interior de postos de gasolinas, áreas de embarque e desembarque de terminais rodoviários e aeroportos e vias internas de cidades universitárias, dentre outros (Art. 1º); esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário (Art. 2º); cláusula de despesa (Art. 3º).

Este Projeto de Lei não encontra respaldo em nosso Direito Positivo, neste diapasão passa-se a expor:

Constata-se que este PL tem o intuito de normatizar sobre a proibição de aplicação de multa de trânsito por parte dos órgãos de fiscalização em áreas privadas, na cidade de Sorocaba, considerando como área privada os



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

estacionamentos de supermercados, shopping center, pátios de empresas, interior de postos de gasolinas, áreas de embarque e desembarque de terminais rodoviários e aeroportos e vias internas de cidades universitárias, dentre outros; destaca-se que:

O presente PL é flagrantemente ilegal, pois, contraria frontalmente Lei Nacional, com vigência desde 07.01.2016, a qual estabelece como infração grave de trânsito, a utilização indevida das vagas em área de estacionamento aberto ao público, de uso coletivo privado, destinadas para veículos que transportem pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade, *in verbis*:

Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da pessoa com deficiência).

Art. 1º. É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua condição social e cidadania.

Parágrafo único. Esta Lei tem base na Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, em conformidade com o procedimento previsto no § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, em vigor para o Brasil, no plano



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

jurídico, desde 31 de agosto de 2008, e promulgados pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, data de início no plano interno.

Art. 47. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificadas.

§ 1º. As vagas a que se refere o caput deste artigo devem equivaler a 2% (dois por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as técnicas vigentes de acessibilidade.

§ 2º. Os veículos estacionados nas vagas reservadas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial de beneficiário, a ser confeccionada e fornecida pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão suas características e condição de uso.

§ 3º. A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XVII do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). (g.n.)



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

Frisa-se que o Código de Trânsito Brasileiro, nos termos infra, estabelece como infração grave de trânsito estacionar o veículo em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização:

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO XV

DAS INFRAÇÕES

Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Art. 181. Estacionar o veículo:

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):

Infração leve;

Infração - grave; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

Face a todo o exposto **conclui-se pela ilegalidade deste Projeto de Lei**, que visa normatizar sobre a **proibição de aplicação de multa de trânsito por parte dos órgãos de fiscalização em áreas privadas, na cidade de Sorocaba**, considerando como área privada os estacionamentos de supermercados, shopping center, pátios de empresas, interior de postos de gasolinas, áreas de embarque e desembarque de terminais rodoviários e aeroportos e, vias internas de cidades universitárias, dentre outros, pois, frisa-se que:

É impossível juridicamente uma Lei Municipal, alterar ou negar vigência a Leis Editadas pela União, face a sua competência privativa (exclusiva), de legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do inciso XI, art. 22, Constituição da República, sendo que:

A Lei Nacional nº 13146, de 20015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência, **estabelece que em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso coletivo privado**, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados, em um percentual equivalente a 2% do total, bem como, estabelece a citada Lei Nacional que:

Os veículos estacionados nas vagas reservadas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial de beneficiário, a ser



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

confeccionada e fornecida pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão suas características e condições de uso, por fim estabelece a Lei Nacional de Regência que:

A utilização indevida das vagas (reservadas as pessoas com deficiência) sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XVII, Lei Nacional nº 9503, de 1997 – Código de Trânsito, o qual estabelece, nos termos do art. 109, Lei Nacional nº 13.146, 2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência, multa grave, estacionar veículo, em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa – Estacionamento Regulamentado) (art. 181, CTB).

É o parecer.

Sorocaba, 19 de abril de 2016.

MARCOS MACIEL PEREIRA

ASSESSOR JURÍDICO

De acordo:

MARCIA PEGORELLI ANTUNES

Secretária Jurídica



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015.

Mensagem de veto

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Vigência

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

LIVRO I

PARTE GERAL

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Parágrafo único. Esta Lei tem como base a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, em conformidade com o procedimento previsto no § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, em vigor para o Brasil, no plano jurídico externo, desde 31 de agosto de 2008, e promulgados pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, data de início de sua vigência no plano interno.

Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

§ 1º A avaliação da deficiência, quando necessária, será biopsicossocial, realizada por equipe multiprofissional e interdisciplinar e considerará: (Vigência)

- I - os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo;
- II - os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais;
- III - a limitação no desempenho de atividades; e
- IV - a restrição de participação.

§ 2º O Poder Executivo criará instrumentos para avaliação da deficiência.

Art. 3º Para fins de aplicação desta Lei, consideram-se:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia

CAPÍTULO X

DO DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço.

§ 2º São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulada, a outorga, a concessão, a permissão, a autorização, a renovação ou a habilitação de linhas e de serviços de transporte coletivo.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

Art. 47. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados.

§ 1º As vagas a que se refere o **caput** deste artigo devem equivaler a 2% (dois por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade.

§ 2º Os veículos estacionados nas vagas reservadas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial de beneficiário, a ser confeccionada e fornecida pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão suas características e condições de uso.

§ 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XVII do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 109. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.” (NR)

“Art. 86-A. As vagas de estacionamento regulamentado de que trata o inciso XVII do art. 181 desta Lei deverão ser sinalizadas com as respectivas placas indicativas de destinação e com placas informando os dados sobre a infração por estacionamento indevido.”

“Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas.”

“Art. 154. (VETADO).”

“Art. 181.

.....
XVII -

Infração - grave;

circunstanciados sobre o cumprimento dos prazos estabelecidos por força das Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, bem como o seu encaminhamento ao Ministério Público e aos órgãos de regulação para adoção das providências cabíveis.

Parágrafo único. Os relatórios a que se refere o **caput** deste artigo deverão ser apresentados no prazo de 1 (um) ano a contar da entrada em vigor desta Lei.

Art. 121. Os direitos, os prazos e as obrigações previstos nesta Lei não excluem os já estabelecidos em outras legislações, inclusive em pactos, tratados, convenções e declarações internacionais aprovados e promulgados pelo Congresso Nacional, e devem ser aplicados em conformidade com as demais normas internas e acordos internacionais vinculantes sobre a matéria.

Parágrafo único. Prevalecerá a norma mais benéfica à pessoa com deficiência.

Art. 122. Regulamento disporá sobre a adequação do disposto nesta Lei ao tratamento diferenciado, simplificado e favorecido a ser dispensado às microempresas e às empresas de pequeno porte, previsto no § 3º do art. 1º da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

Art. 123. Revogam-se os seguintes dispositivos: (Vigência)

I - o inciso II do § 2º do art. 1º da Lei nº 9.008, de 21 de março de 1995;

II - os incisos I, II e III do art. 3º da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil);

III - os incisos II e III do art. 228 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil);

IV - o inciso I do art. 1.548 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil);

V - o inciso IV do art. 1.557 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil);

VI - os incisos II e IV do art. 1.767 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil);

VII - os arts. 1.776 e 1.780 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

Art. 124. O § 1º do art. 2º desta Lei deverá entrar em vigor em até 2 (dois) anos, contados da entrada em vigor desta Lei.

Art. 125. Devem ser observados os prazos a seguir discriminados, a partir da entrada em vigor desta Lei, para o cumprimento dos seguintes dispositivos:

I - incisos I e II do § 2º do art. 28, 48 (quarenta e oito) meses;

II - § 6º do art. 44, 48 (quarenta e oito) meses;

III - art. 45, 24 (vinte e quatro) meses;

IV - art. 49, 48 (quarenta e oito) meses.

Art. 126. Prorroga-se até 31 de dezembro de 2021 a vigência da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.

Art. 127. Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

Brasília, 6 de julho de 2015; 194º da Independência e 127º da República.

DILMA ROUSSEF

Marivaldo de Castro Pereira

Joaquim Vieira Ferreira Levy

Renato Janine Ribeiro

Armando Monteiro

Nelson Barbosa

Gilberto Kassab

Luis Inácio Lucena Adams

Gilberto José Spier Vargas

Guilherme Afif Domingos

Este texto não substitui o publicado no DOU de 7.7.2015

*

C

C



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Texto compilado

Mensagem de veto

(Vide Decreto nº 2327, de 1997)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

(Vide Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.160, de 2015)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

~~Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.~~

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

Art. 181. Estacionar o veículo:

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):

Infração - grave; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

COMISSÃO DE JUSTIÇA

SOBRE: o Projeto de Lei nº 96/2016, de autoria do Edil Izídio de Brito Correia, que dispõe sobre a não aplicabilidade de multas de trânsito em áreas privadas e dá outras providências.

Conforme o Art. 51 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Sorocaba, indico para relator deste Projeto o nobre Vereador Jessé Loures de Moraes, que deverá observar o § 1º devendo emitir seu parecer conforme os §§ 2º e 3º do mesmo artigo.

S/C., 25 de abril de 2016.

ANSELMO ROLIM NETO
Presidente da Comissão





Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

COMISSÃO DE JUSTIÇA

Nº

Relator: Vereador Jessé Loures de Moraes
PL 96/2016

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do nobre Vereador Izídio de Brito Correia, que *"Dispõe sobre a não aplicabilidade de multas de trânsito em áreas privadas e dá outras providências"*.

De início, a proposição foi encaminhada à D. Secretaria Jurídica, para exame da matéria, quanto aos aspectos legais e constitucionais, que exarou parecer opinando pela ilegalidade do projeto (fls. 09/14).

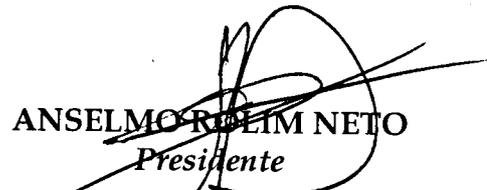
Na sequência de sua tramitação legislativa, vem, agora, a esta Comissão de Justiça para ser apreciada.

Procedendo à análise da propositura, constatamos que ela visa a não aplicação de multas de trânsito em locais privados, o que contrasta com a Lei Federal de Inclusão dos Deficientes (art. 47 § 3º da Lei 13.146/2015), mas principalmente com as disposições do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97, art. 161 e art. 181, inciso XVII).

Ademais, compete à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI da CF/1988).

Pelo exposto, a proposição padece de ilegalidade e inconstitucionalidade.

S/C., 26 de abril de 2016.


ANSELMO ROLIM NETO
Presidente


FERNANDO ALVES LISBOA DINI
Membro


JESSÉ LOURES DE MORAES
Membro-Relator



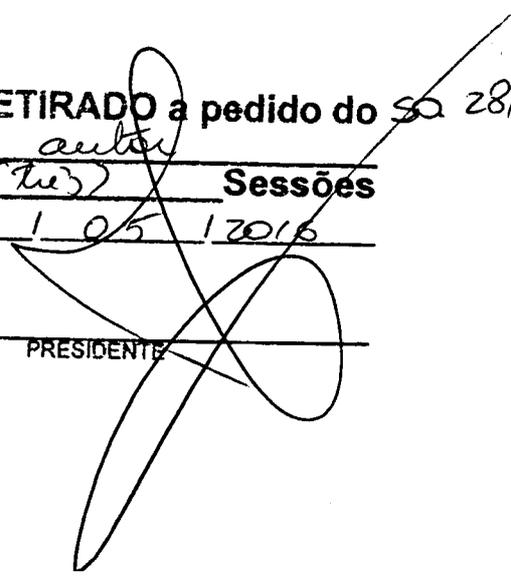
Projeto RETIRADO a pedido do SA 28/2016

Vereador: autor

Por 03 (três) Sessões

EM 17 1 05 2016

PRESIDENTE





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

24

ATO DA MESA N.º 036/2017

Dispõe sobre o arquivamento de proposições.

A MESA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA, no uso de suas atribuições legais, e de acordo com a Resolução n.º 238, de 06 de dezembro de 1994,

CONSIDERANDO a existência de proposições antigas, de autoria de Vereadores não reeleitos, em tramitação nesta Casa,

CONSIDERANDO a existência de proposições antigas, de autoria do ex-Prefeito Municipal, em tramitação nesta Casa,

CONSIDERANDO a existência de proposição antiga, de autoria da Mesa, em tramitação nesta Casa,

RESOLVE:

Art. 1º Arquivar as seguintes proposições: **Projetos de Lei** n.º 87 e 118/2000; 103/2001; 38/2003; 204/2005; 107, 411 e 479/2006; 4, 136, 161 e 169/2007; 265/2008; 16, 110, 160, 173, 273, 274, 349, 388, 427 e 469/2009; 34; 73; 117, 180, 329, 337, 338, 375, 414, 431, 434, 475, 530 e 573/2010; 71, 104, 114, 144, 150, 186, 262, 357, 539, 543 e 625/2011; 41, 45, 54, 56, 66, 114, 141, 152, 192, 318, 319 e 426/2012; 36, 37, 55, 63, 71, 76, 78, 97, 115, 116, 117, 120, 121, 128, 129, 130, 144, 158, 160, 164, 166, 175, 201, 219, 224, 239, 265, 266, 284, 285, 286, 287, 300, 314, 319, 336, 337, 367, 371, 385, 392, 408, 419, 452, 472, 487, 513, 516, 521 e 529/2013; 16, 22, 32, 42, 55, 56, 57, 58, 62, 63, 65, 67, 68, 79, 110, 115, 126, 129, 130, 131, 135, 147, 172, 200, 222, 226, 228, 229, 240, 248, 291, 293, 308, 318, 321, 325, 340, 355, 356, 366, 383, 403, 406, 414, 415, 418, 435, 441, 448 e 452/2014; 7, 8, 11, 13, 15, 17, 42, 43, 56, 72, 85, 86, 87, 88, 96, 97, 106, 107, 112, 139, 156, 179, 184, 188, 192, 210, 212, 222, 223, 230, 232, 244, 259, 271, 275, 276, 281, 282, 284 e 285/2015; 2, 12, 19, 33, 34, 39, 44, 48, 49, 62, 70, 71, 77, 82, 89, 92, 95, 96, 122, 126, 129, 147, 151, 160, 164, 166, 172, 173, 176, 191, 198, 200, 229, 235, 237, 239, 243,



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

256, 259, 263, 269, 271, 279, 281, 284/2016. **Projetos de Decreto Legislativo** n.º 8/2006; 6/2010; 50/2013; 26, 27 e 29/2015; 17/2016. **Projetos de Resolução** n.º 21/2009; 19/2011; 2, 6 e 8/2013; 14/2014; 13/2015. **PELOM** n.º 01/1999; 11/2012; 4/2013, 3/2015; 5/2016. **Moções** n.º 8/2007; 34, 35, 36 e 41/2011; 5 e 6/2012; 4, 24, 44 e 60/2013; 8, 16 e 38/2015; 26/2016.

Art. 2º Este Ato entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de Sorocaba, 04 de julho de 2017.

Presidente: Rodrigo Maganhato _____

1º Vice-Presidente: Irineu Donizeti de Toledo _____

2º Vice-Presidente: Luis Santos Pereira Filho _____

3º Vice-Presidente: Hudson Pessini _____

1º Secretário: Fausto Salvador Peres _____

2º Secretário: João Donizeti Silvestre _____

3º Secretário: Péricles Régis Mendonça de Lima _____

Marli/