



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 14 de Junho de 1996

Folha n.º 19 do proc.  
n.º do 19

GABINETE DO PREFEITO

15 - DOCREC  
15-0190/1996

156 796

ACEITO O VETO  
24 MAI 2005  
PRESIDENTE

RECEBIDO NA  
Em 14 / 06  
às 16:40

Ofício A. J. L. no

LIDO HOJE

AS COMISSÕES DE:

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA;  
Pa. UNIV. METROP. F.M.A.;  
AZIENDA DE ECOLOGIA;  
FINANÇAS E OBRAS P.B.

Senhor Presidente

PRESIDENTE

Tenho a honra de acusar o recebimento do ofício nº 18/Leg.3/505/96, através do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica de lei decretada por essa Colenda Câmara, em sessão de 22 de maio do corrente ano, relativa ao Projeto de Lei nº 813/95, de autoria do ilustre Vereador Ítalo Cardoso.

A propositura em tela torna obrigatória a devolução da tarifa paga pelos usuários, em moeda corrente, vale transporte ou passe do trabalhador, quando os meios de transporte apresentarem qualquer problema de ordem mecânica que os impeça de prosseguir no trajeto.

Torna, ainda, proibida, a prática de, nessa hipótese, conduzir os passageiros ao próximo carro da linha sem o desembolso do valor da tarifa.

Embora louvando os nobres propósitos que nortearam o autor da medida aprovada, vejo-me compelido a apor-lhe veto integral, face à inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público de que se reveste, nos termos do artigo 42, parágrafo 1º, da Lei Orgânica deste Município.

De início, cumpre salientar que a propositura em foco contraria as disposições da Lei Maior deste Cidade, consubstanciadas no artigo 37, parágrafo 2º, inciso IV, que atribui privativamente ao Prefeito a iniciativa de leis que versem sobre matéria administrativa e de serviço público local.

Com efeito, ao estabelecer procedimentos relacionados a problemas mecânicos nos veículos de transporte, a medida dispõe sobre serviços públicos, à revelia de previsão legal apontada e interfere na gestão administrativa, certo como é, segundo ensinamento do saudoso mestre Hely Lopes Meirelles que:

"Atos de gestão são os que a Administração pratica sem usar de sua

DIÇÃO DE ANAIS  
17 JUN 1996  
- DT. 10 -

supremacia sobre os destinatários. Tal ocorre nos atos meramente de administração dos bens e serviços públicos e nos negócios particulares, que não exigem coerção sobre os interessados." (grifei) (Direito Administrativo Brasileiro 16ª Ed., Ed. R. T., pág. 142).

A medida em tela, pois, dispendo sobre serviços públicos e interferindo em sua administração, implica violar o princípio de harmonia e autonomia dos poderes, consagrado no artigo 2º da Constituição Federal e transposto para o artigo 6º de nossa Lei Maior local.

Esposando tal entendimento, aliás, não são poucos os pareceres exarados pela Comissão de Constituição e Justiça dessa Augusta Casa, valendo menção aos a seguir enunciados:

- I - Parecer nº 615/96, relativo ao Projeto de Lei nº 240/96;
- II - Parecer nº 455/96, relativo ao Projeto de Lei nº 244/96;
- III - Parecer nº 361/96, relativo ao Projeto de Lei nº 131/96;
- IV - Parecer nº 360/96, relativo ao Projeto de Lei nº 100/96.

O texto aprovado afronta, ainda, o preceituado pelo artigo 170 da Constituição Federal, inserido no capítulo relativo aos "Princípios Gerais da Atividade Econômica", no caso em tela, pertinente ao livre exercício da atividade cogitada:

"Art. 170 - .....  
Parágrafo único - É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização dos órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei."

Ora, o texto legal aprovado interfere claramente na atividade das empresas de transporte público, impondo-lhes a restituição de valores já recebidos por um serviço que está sendo prestado.

De se observar que a medida em tela, no caso de problema de ordem mecânica no veículo de transporte, também proíbe a transferência dos passageiros para outro carro, o que importa em impedir o prosseguimento da prestação dos serviços a que se propõe a empresa.

Manifestas, pois, as inconstitucionalidades de que padece o texto, o que já torna imperioso meu veto.

A contrariedade da lei aprovada ao interesse público vem, por igual, meridiana, a corroborar a necessidade do veto que ora aponho.

Inicialmente, observo que a população usuária do transporte coletivo seria sem dúvida a mais prejudicada pela medida, já que além de enfrentar o tumulto da restituição do valor da tarifa, ficaria inteiramente desamparada quanto ao prosseguimento da viagem interrompida, dependendo do local em que viesse a ocorrer a parada.

Especificamente no tocante à restituição do valor da tarifa paga, pondero de sua dificuldade, conforme informado pelos órgãos técnicos que analisaram a espécie. Em primeiro lugar, tais órgãos enfatizam a previsão de incontornáveis conflitos entre cobradores e passageiros, no momento da restituição, com possíveis tumultos de graves consequências.

Aponto, a título exemplificativo, os aspectos negativos informados pela São Paulo Transportes S/A, a demonstrar que a proposição não reúne as mínimas condições para prosperar, a saber:

I - impossibilidade em distinguir os passageiros quanto à forma de pagamento das passagens;

II - pagamentos efetuados com base em tarifas subsidiadas e que receberiam a devolução da tarifa cheia;

III - eventual falta de troco no momento da devolução da tarifa, em virtude da rotatividade normal dos passageiros;

IV - impossibilidade de fiscalização e controle das empresas operadoras quanto às ocorrências e valores restituídos;

V - impossibilidade de eventual implantação de cobrança eletrônica de passagens;

VI - impossibilidade de instalação de cofres no interior dos veículos, adotada como forma de redução de assaltos, já que o veículo precisaria dispor de toda a arrecadação como garantia da restituição obrigatória.

Por último, observo que a quantidade de passageiros transportados e a composição da arrecadação diária são critérios fundamentais para a prestação de contas pelas empresas, sendo certo que a implementação da medida cogitada poderia dificultar esse controle.

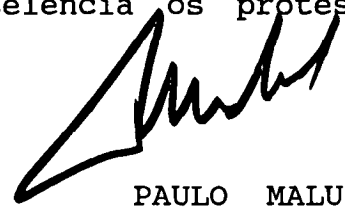
Torna-se indiscutível, pois, a inconveniência da propositura, que atenta claramente contra o interesse público.

Pelas razões expostas, vejo-me compelido a não dar acolhida ao texto aprovado,

apondo-lhe o presente veto total, por  
inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse  
coletivo.

Com as considerações expendidas,  
devolvo o assunto ao conhecimento e deliberação dessa  
Colenda Corte de Leis.

Aproveito a oportunidade para  
reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha  
alta consideração.



PAULO MALUF  
Prefeito

A Sua Excelência o Senhor Doutor João Brasil Vita  
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de S. Paulo  
DCJ/sffs



RELATÓRIO

Folha n. 26 do proc. N. 813/95 O. fur. São Paulo

17 - RELCOM 17-1290/1996

Municipal de

196 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; TRANSPORTE, TRÂNSITO E ATIVIDADE ECONÔMICA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O VETO TOTAL APOSTO AO PROJETO DE LEI Nº 813/95

Projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Ítalo Cardoso, visa assegurar aos usuários do serviço de transporte coletivo urbano municipal a devolução do valor da tarifa paga, quando o veículo apresente qualquer problema de ordem mecânica que o impeça de continuar o seu trajeto.

Aprovado em 22 de maio de 1996, foi o projeto encaminhado à sanção, tendo recebido veto total por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público.

Alega o Sr. Prefeito que o projeto aprovado fere o art. 37, § 2º, IV, da Lei Orgânica do Município e o art. 2º, da Constituição Federal, que consagra o princípio da harmonia e independência dos poderes.

De fato, o art. 30, II, da Constituição Federal, define o transporte coletivo como serviço público de interesse local do município e o art. 37, § 2º, IV, da Lei Orgânica, reserva ao Prefeito a iniciativa de leis sobre a matéria.

Dessa forma, como os dispositivos que regulam a forma de cobrança da tarifa e hipóteses de sua devolução estão relacionados com a execução do serviço público de transporte coletivo, esbarram no artigo supra citado.

Nossa jurisprudência tem seguido esta orientação, como pode-se depreender do acórdão abaixo:

"Medidas específicas relativas à execução dos serviços de transporte coletivo são de alçada exclusiva do Poder Executivo Municipal. Permitindo o transporte gratuito, obriga o texto legal a municipalidade a subsidiar as tarifas ou a indenizar as empresas. Trata-se, como é evidente, de ingerência na atuação do Executivo Municipal" (Plenário do Tribunal de Justiça de São Paulo, ADin 12.904-0, 16.10.91).

Ressaltamos, também, que as empresas operadoras do sistema de transporte coletivo urbano do município de São Paulo são controladas pela São Paulo Transporte S/A, para prestar o serviço em tela. Dispositivos que atribuam obrigações a estas empresas em função da atividade que exercem, afetam o contrato celebrado com a empresa pública municipal, inclusive seu equilíbrio econômico-financeiro.

Tal regra poderia ser colocada no edital licitatório como condição para a contratação, ou mesmo ser objeto de uma lei, só que a Lei Orgânica reserva a iniciativa legislativa sobre a matéria ao Sr. Prefeito.

Pelo exposto, somos PELA MANUTENÇÃO DO VETO

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 17/10/96 Comissão de Constituição e Justiça

Recusado (contratado)

M. T. V.

Handwritten signatures and stamps at the bottom of the page.



# Câmara Municipal de São Paulo

Na justificativa para seu veto ao Projeto de Lei do Nobre Vereador Ítalo Cardoso, o Prefeito do Município alega a inviabilidade dessa proposta porque:

a) é impossível distinguir a forma como os usuários pagarão as passagens e, dessa forma, passageiros que pagarem tarifas subsidiadas poderão receber restituição da tarifa integral injustamente;

b) é impossível às empresas operadoras fiscalizar e controlar as ocorrências e os valores restituídos;

c) será também impossível utilizar cofres no interior dos ônibus já que o dinheiro deverá sempre estar disponível para a eventual restituição aos passageiros;

d) essa medida não é operacionalizável se as tarifas forem cobradas eletronicamente;

Na verdade, se todo o sistema de transporte urbano se utilizasse do pagamento eletrônico das tarifas esses obstáculos poderiam ser contornados por um adequado sistema computacional que registrasse no bilhete do passageiro o horário e o código do veículo que o está transportando. O passageiro poderia então se dirigir aos quichês de venda de passagens e solicitar o ressarcimento da tarifa no horário que lhe fosse mais conveniente.

No entanto, tal sistema eletrônico de controle não existe ainda em São Paulo e também não poderá ser instantaneamente implantado em todo o transporte urbano paulistano. Assim as justificativas a, b e c acima tornam-se pertinentes.

Dessa forma as razões que o Prefeito alega, apesar de inadequadamente levantadas são de fato pertinentes e fazem com que a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifeste-se favoravelmente ao veto total do Prefeito.

No âmbito da competência da Comissão de Trânsito, Transportes e Atividade Econômica, entendemos serem procedentes os argumentos exarados pelo Executivo para o veto da Lei em questão.

Por um lado, a proibição da transferência dos passageiros, em caso de quebra do veículo, para outro trajeto, impediria a continuidade da prestação de um serviço já pago, prejudicando as empresas de transporte coletivo.

Por outro lado, os referidos passageiros ficariam inteiramente desamparados quanto ao prosseguimento da viagem interrompida, dependendo do local em que ocorresse a quebra do veículo.

Deve ser ressaltado, por fim, que órgãos técnicos do Executivo previram "incontornáveis conflitos entre cobradores e passageiros, no momento da restituição da tarifa paga, com possíveis tumultos de graves consequências."



# Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 28 do proc.  
N.º 813 de 1946  
O Funcionário

Desse modo, manifestamo-nos pela manutenção do veto total aposto pelo Executivo.

A Comissão de Finanças e Orçamento entende que os argumentos aduzidos pelo Sr. Prefeito vem ao encontro do interesse público, no âmbito financeiro. Com efeito, como já bem salientado, não é possível o correto cumprimento do disposto na propositura sem uma adequação tecnológica do sistema de transporte coletivo. Os gastos envolvidos, destarte, devem ser cuidadosamente examinados, à luz do contexto econômico e das prioridades municipais, e o momento apropriado para tal é quando da elaboração, análise e aprovação das leis orçamentárias.

~~Pela Manutenção de Veto Total~~, portanto, é o parecer. 17/09/46  
Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Comissão de Trânsito, Transportes e Atividade Econômica

Comissão de Finanças e Orçamento