**PARECER JURÍDICO**

REFERÊNCIA: PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 0011, DE 03 DE MAIO DE 2023, QUE ALTERA O ARTIGO 7º DA LEI COMPLEMENTAR Nº 782 DE 10 DE AGOSTO DE 2010, QUE DISPÕE SOBRE O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO MUNICÍPIO DE BOTUCATU E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Trata-se de Projeto de Lei, de autoria do chefe do Poder Executivo, que altera o artigo 7º da Lei Complementar nº 782 de 10 de agosto de 2010, que dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Botucatu e dá outras providências.

A propositura visa alterar o parágrafo 4º do artigo 7º que possuía a seguinte redação, passando a constar o abaixo citado:

*“Art. 7º O serviço de transporte coletivo poderá ser explorado:*

*(...)*

*A REVOGAR:*

*~~§ 4º Na hipótese da(s) concessionária(s) do serviço de transporte coletivo regular, definido e previsto no artigo 3º, I, e no artigo 7º, II, desta Lei,~~* ***~~também vier(em) a prestar serviço de fretamento, os veículos utilizados neste serviço não poderão ser igualmente destinados a prestação do serviço de transporte coletivo regular concedido~~****~~.~~*

*NOVA REDAÇÃO:*

*§ 4º Na hipótese da(s) concessionária(s) do serviço de transporte coletivo regular, definido e previsto no artigo 3º, I, e no artigo 7º, II, desta Lei,* ***também prestar ou vier a prestar, serviço de fretamento, os veículos utilizados neste serviço poderão ser igualmente destinados a prestação do serviço de transporte coletivo regular concedido****, desde que os veículos estejam adaptados para as pessoas com deficiência e aptos para operação, e tal procedimento seja devidamente avaliado e autorizado pelo Poder Público Municipal, através da secretaria responsável.*

*(...). ”*

Consta da exposição de motivos do secretário da pasta competente, corroborada pela justificativa do chefe do Executivo o seguinte:

*EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS*

*Senhor Prefeito Municipal.*

*O presente projeto de lei tem por escopo obter autorização legislativa para dispor sobre a alteração no §4º do artigo 7º da Lei Complementar nº 782 de 10 de agosto de 2010.*

*Como é de conhecimento dessa casa de leis, o Município de Botucatu, vem realizando diversos ajustes no sistema de transporte coletivo, objetivando a modicidade tarifária e a melhoria dos serviços prestados à população.*

*A alteração legal ora solicitada vem de encontro a esses esforços realizados principalmente no que tange a melhoria dos serviços prestados.*

*Recentemente, uma das concessionárias de transporte coletivo, através do Processo 21480/2023, propôs a inclusão no sistema de 08 (oito), veículos 0km para incorporar a operação, porém tais veículos são oriundos dos serviços de fretamento que a empresa presta no município.*

*Justifica a concessionária em referida solicitação, que a operação de fretamento não demanda o uso dos veículos simultaneamente e ao longo do dia, na realidade referida frota opera somente em dois horários pontuais e pré-determinados.*

*Assim com o objetivo de otimizar a logística e os custos, a concessionária propôs a utilização de tais veículos para o transporte coletivo praticamente 80% do tempo, período este em que os veículos não estão operando no fretamento.*

*Analisada referida proposta, a mesma se mostrou favorável, pois tais veículos comporiam a operação, sem que houvesse o custo elevado de aquisição de veículos exclusivos ao transporte coletivo, o que impacta em toda operação inclusive na questão tarifária.*

*No entanto, para que se possa viabilizar referida solicitação, há necessidade de alteração do §.4º. do art. 7º da Lei Complementar nº 782 de 10 de agosto de 2010, cuja alteração se faz necessária, para que se possa melhorar a prestação de serviços à população com a inclusão desses carros 0km.*

*Atenciosamente,*

*Paulo Sérgio Alves Rodrigo Luiz Gomes Fumis*

*Secretário Municipal de Zeladoria e Serviços Secretário Adjunto de Assuntos de Transporte*

Por meio do presente Projeto de Lei em análise seria possível por exemplo, como foi solicitado anteriormente à essa propositura, a inclusão no sistema de transporte atual de 08 (oito), veículos 0km para incorporar na operação, o que hoje se encontra vedado pela atual norma, por serem oriundos dos serviços de fretamento que a empresa presta no município.

Justifica a concessionária em sua solicitação, desencadeada nessa propositura oriunda do Prefeito, que a operação de fretamento não demanda o uso dos veículos simultaneamente e ao longo do dia, operando somente em dois horários pontuais e pré-determinados.

Desse modo, com o objetivo de otimizar a logística e os custos, a concessionária propôs a utilização de tais veículos para o transporte coletivo praticamente 80% do tempo, período este em que os veículos não estão operando no fretamento.

Tal proposta se tornou na presente demanda, a qual se mostrou favorável, pois tais veículos comporiam a operação, sem que houvesse o custo elevado de aquisição de veículos exclusivos ao transporte coletivo, o que impacta em toda operação inclusive na questão tarifária.

Inegável o respeito à competência do Município, conforme se observa do artigo 30 da Constituição Federal:

*Art. 30. Compete aos Municípios:*

*I - legislar sobre assuntos de interesse local;*

*II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;*

*...*

*V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;*

A presente iniciativa vem a cumprir também o Código de Trânsito Brasileiro:

***Art. 135.*** Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou ***coletivo de passageiros*** de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

Constata-se da justificativa os pressupostos fáticos, jurídicos, políticos e sociais para a autorização ao Poder Público Municipal conceder esse uso antes vedado, de modo a preservar a modicidade da tarifa cobrada aos usuários do serviço público, bem como o interesse público em dividir com toda a população os custos do transporte coletivo.

A regulamentação das concessões compete ao Poder Público, sendo sua atribuição indeclinável garantir a prestação do serviço público adequado, transparente, com tarifas módicas, respeitando-se sempre o interesse público.

O art. 6º da Lei n. 8.987/95 dispõe que: *"Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas"*.

Sendo o Poder Público concedente fiador da adequada disponibilização dos serviços públicos concedidos para os usuários, cabe a ele exigir eficiência, transparência e atualização de quem os presta. Estas exigências revelam o poder-dever de fiscalização dos serviços públicos concedidos pelo Poder Púbico concedente justificando, inclusive, a verificação da administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros nas empresas concessionárias, o conhecimento da rentabilidade dos serviços para a fixação de tarifas justas, bem como a punição às infrações regulamentares e contratuais, conforme previsto na Lei nº 8.987/95.

A garantia da prestação dos serviços públicos concedidos está diretamente relacionada com o exercício do controle na Administração Pública – que é obrigatório, uma vez que envolve a gestão de coisas públicas – e, dentro deste, o poder-dever de fiscalizar.

Dentre os princípios que regem os serviços públicos é importante destacar, para o caso em apreço, o da modicidade tarifária e o da universalidade. Tais princípios, dentre outros, foram expressamente previstos na legislação pátria, como por exemplo na lei 8.987/95 em seu artigo 6º, §1º que define o que é um serviço público adequado.

A interpretação do citado artigo permite concluir que um serviço público que impossibilite o acesso a todos devido à falta de modicidade tarifária o torna um serviço inadequado. Por ser o Estado o detentor do dever de cumprir a legislação e propiciar a efetiva prestação do serviço público é sua obrigação intervir, de forma consciente, para que a generalidade e a modicidade tarifária sejam atingidas.

No caso do transporte coletivo a grande maioria dos serviços são realizados pela iniciativa privada, que a faz através de contratos administrativos (concessão ou permissão). Tais contratos possuem características peculiares expressando-se, principalmente, pelas cláusulas exorbitantes.

Continuando na análise do serviço público adequado, cabe um sem número de discussões, no entanto para este estudo busca-se sua definição legal (art. 6º, §1º da Lei 8.987/1995), podendo ser sintetizado no conceito de que é aquele que propicia a satisfação da sociedade ao oferecer um serviço que seja seguro do ponto de vista de possibilidade de seu uso e seja acessível do ponto de vista financeiro.

A modicidade tarifária é uma das questões mais delicadas quando se trata de concessão, uma vez que ao mesmo tempo deve ser suficiente para remunerar de forma justa o particular (concessionário) e baixa o suficiente para permitir que todos tenham acesso ao serviço público que é considerado essencial para a sociedade. É neste momento que se deve relembrar que o Estado tem o dever de proporcionar o acesso ao serviço público a todos os cidadãos e, para tanto, possui uma série de ferramentas e prerrogativas, podendo efetivar a diminuição da tarifa paga pelo usuário, atingindo os princípios da modicidade tarifária e da igualdade dos usuários, possibilitando, ao mesmo tempo, a remuneração justa da concessão.

Observa-se, por oportuno, que a Constituição Federal dá importância fundamental aos limites de competência entre os órgãos de governo, sendo certo que, segundo a Carta da República, cada Poder possui um rol de competências privativas quanto ao exercício de suas atribuições.

Dentre as competências atribuídas aos Poderes Executivo e Legislativo está a iniciativa das leis.

Segundo as regras de iniciativa, é atribuída ao Chefe do Poder Executivo, exclusiva e compulsoriamente, a prerrogativa de iniciar o processo legislativo sobre determinadas matérias.

A Constituição do Estado de São Paulo (art. 24) e a Lei Orgânica do Município de Botucatu também preveem que determinadas matérias somente poderão ser reguladas por Leis cuja iniciativa é exclusiva do chefe do Poder Executivo.

Na Lei Orgânica de Botucatu há o rol previsto no parágrafo único do artigo 32, que não é exaustivo, já que há outros dispositivos que preveem que dadas matérias somente podem ser reguladas por leis de iniciativa privativa do Prefeito Municipal.

No caso do Projeto de Lei em análise, verifica-se a iniciativa privativa do Prefeito Municipal por tratar de serviço público municipal que pode ser permitido ou concedido e está sujeito à regulamentação e permanente fiscalização por parte do Poder Executivo.

Desse modo, é o que se infere da jurisprudência, conforme se pode notar pelo acórdão do Tribunal de Justiça de São Paulo:

*AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE n° 142.518- 0/0 - SÃO PAULO*

*COLENDO ÓRGÃO ESPECIAL*

*Requerente: PREFEITO DO MUNICÍPIO DE BERTIOGA*

*Requerida: CÂMARA MUNICIPAL DE BERTIOGA*

*EMENTA: ADI.- Lei n° 744, de OS/11/2006, do Município de Bertioga.- Institui o Passe Livre para idosos acima de 60 anos nos transportes coletivos no Município de Bertioga.- A matéria relativa à fixação da tarifa ou preço público é de competência exclusiva do Poder Executivo.- Violação ao disposto nos artigos 119, parágrafo único, 120, e 144, da Constituição do Estado.- Pedido julgado procedente.*

Nesse passo é o que prevê a Lei Orgânica do Município de Botucatu:

*“Art. 76 Os serviços permitidos ou concedidos estão sujeitos à REGULAMENTAÇÃO e permanente fiscalização por parte Poder Executivo e podem ser retomados quando não mais atendam aos seus fins ou as condições de contrato.”*

Constata-se, portanto, que foram observadas as regras previstas no Regimento Interno da Câmara Municipal, quer quanto à iniciativa do Projeto de Lei, quer quanto à forma de encaminhamento do mesmo à Casa de Leis.

Observa-se finalmente, que o *quorum* para deliberação pelo Plenário desta Casa de Leis é o de **maioria absoluta**, pois apesar da matéria não constar do rol do artigo 40, inciso II, do Regimento Interno da Câmara Municipal de Botucatu, está alterando uma lei complementar.

Assim, o Projeto de Lei Complementar, para ser aprovado, deverá contar com votos favoráveis de mais da metade dos membros da Câmara Municipal (artigo 39, § 2º do RI).

Cabe salientar que o projeto em apreço deve ser encaminhado às Comissões temáticas pertinentes, notadamente, à Comissão de Constituição, Justiça e Redação, bem como à Comissão de Obras, Serviços Públicos e Atividades Privadas.

Portanto, quanto à forma, observada a questão orçamentária destacada, o Projeto de Lei não padece de vícios regimentais, legais ou constitucionais, devendo ser apreciado pelo Plenário da Câmara Municipal de Botucatu, cabendo aos nobres Vereadores desta Casa de Leis a sua análise e a deliberação quanto ao mérito.

Este o parecer, salvo melhor juízo.

Botucatu, 08 de maio de 2023.

Paulo Antonio Coradi Filho

Procurador Legislativo – OAB/SP nº 253.716