Câmara Municipal de Jundiaí

REJEITADO

LEI N.º

de / /

Processo n.o 18.439

PROJETO DE LEI N.o 5.634

Autoria: JORGE NASSIF HADDAD

Ementa: Regula o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

Arquive-se

Diretor

26/05/92

PUBLICADO
11.02.92

Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo

Fls. 02
Proc. 18439

CÂMARA MUNICIPAL
DE JUNDIAÍ

18439 JAN92 5:12

PP(PL) 738/91

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ
APRESENTADO À MESA. ENCAMINHE-SE
À CJ E ÀS SEGUINTES COMISSÕES:
CJR, CEFO, COSP e CTT
Presidente
04/02/92

PROTOCOLO

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ
REJEITADO
Sala das Sessões em 26/05/1992
Presidente

PROJETO DE LEI Nº 5.634

(do Vereador JORGE NASSIF HADDAD)

Regula o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

Art. 1º O Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de Jundiaí será gerenciado exclusivamente pela Secretaria Municipal de Transportes - SETRANSP.

Art. 2º Na execução, relativamente aos transportes coletivos comuns, a Prefeitura deverá estabelecer que a contratação se efetive através de contrato de prestação de serviços incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva.

§ 1º As empresas privadas que vierem a prestar os serviços previstos neste artigo serão contratadas da SETRANSP, não se configurando entre a contratante e a contratada qualquer relação de sub-concessão ou permissão.

§ 2º No processo de contratação serão observados o Estatuto de Licitação e a legislação vigente sobre licitações públicas, no tocante às suas exigências, dispensas e inexigibilidades, bem como o respeito ao direito de preferência das prestadoras de serviço, na data da concorrência, em igualdade de condições.

§ 3º O prazo dos contratos será de 4 (quatro) anos, podendo ser prorrogado de comum acordo por 2 (dois) anos, desde que as

Fls. 03
Proc. 9439

partes o requeiram no penúltimo semestre anterior ao término do prazo contratual.

Art. 3º O pagamento dos serviços prestados, objeto do artigo 2º, será sempre feito segundo o regime de serviço pelo custo mais taxa de administração, de forma a assegurar recursos suficientes para:

I - despesas de exploração de prestação de serviços de transportes de passageiros, incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva, compreendendo operação e manutenção;

II - tributos e encargos de qualquer espécie que venham a incidir sobre a propriedade ou operações da empresa contratada, exceto os de natureza especial sobre lucros efetivos;

III - despesas de depreciação, por desgaste ou por obsolescência, dos bens efetivamente utilizados na prestação dos serviços contratados;

IV - remuneração adequada ao investimento efetivamente necessário ao cumprimento do contrato de prestação de serviços, incluindo veículos operacionais e de reserva, imóveis, instalações, equipamentos e almoxarifados.

§ 1º As despesas referidas nos itens I, II e III do presente artigo serão objeto de verificação pela SETRANSP, através de demonstrativos econômico-financeiros elaborados segundo Plano de Contas padronizado, podendo ser arbitradas, de comum acordo com a empresa contratada, para fins de acerto periódico de contas, através de planilha de custos, que deve ser revista com periodicidade acordada entre as partes e obrigatoriamente sempre que a remuneração do investimento atingir o mínimo previsto no § 2º.

§ 2º A remuneração do investimento, a que se refere o item IV deste artigo, cuja média anual deve ser de 12% (doze por cento), não poderá ser, em momento algum, inferior a 10% (dez por cento) ao ano.

§ 3º A taxa de administração será de 12% (doze por cento) sobre as despesas referidas no item I deste artigo, suficiente para cobrir as despesas administrativas, "pro labore", o envolvimento e a responsabilidade empresarial.

Art. 4º No contrato de prestação de serviços, na

Fls. 04
Proc. 8439

forma desta Lei, a remuneração do custo total mensal do serviço prestado deverá, necessariamente, considerar:

I - o custo variável do lote contratado, levando-se em conta os custos unitários relativos a combustível, lubrificantes e rodagem;

II - a quilometragem mensal remunerável do lote contratado, bem como a quilometragem ociosa, levando-se em conta:

a) a quilometragem diária remunerável do lote contratado;

b) o número de dias do mês;

c) os serviços relativos à operação do lote contratado.

III - o custo fixo mensal atribuível ao lote de reserva técnica, composto de custo de depreciação dos veículos, mais o custo de remuneração do capital investido em veículos;

IV - o custo fixo mensal atribuível ao lote operacional, composto por todos os salários, adicionais, abonos de qualquer natureza, benefícios e encargos salariais, relativos a mão-de-obra de tráfego e manutenção, inclusive chefias de gerências, por despesas com materiais e serviços de manutenção e mais os custos previstos no inciso anterior;

V - a taxa de administração, aplicada conforme o § 3º do artigo 3º compreende o custo da mão-de-obra administrativa, chefias e gerências administrativas, o "pro labore" de diretores e outras despesas administrativas incluindo uniforme e tributos sobre a propriedade;

VI - os impostos e taxas incidentes sobre o faturamento final.

§ 1º O dimensionamento da equipe de motoristas e cobradores a ser remunerada será feito a partir do número de horas de operação efetivamente contratado para cada empresa e da jornada de trabalho legal vigente.

§ 2º Ressalvada a hipótese de serem previstos em acordo ou convenção coletiva, os preços e salários unitários a serem aplidos serão sempre os oficiais, determinados ou reconhecidos pelo governo, ou, no caso de itens não controlados, divulgados pelas associações setoriais mais representativas.

Fls. 05
Proc 3439

§ 3º Para efeito do cálculo da remuneração devida, os ônibus serão depreciados em 8 (oito) anos, com valor residual de 20% (vinte por cento), as instalações serão depreciadas em 30 (trinta) anos, sem valor residual, e os terrenos e almoxarifados serão remunerados como itens não depreciáveis.

§ 4º Os valores não pagos até a data dos seus respectivos vencimentos serão atualizados monetariamente "pro rata temporis", mais juros e taxas praticadas por instituições financeiras de primeira linha, calculados sobre o período em atraso, além de multa de 1/2% (meio por cento) ao dia de atraso, pagas por um máximo de 30 (trinta) dias.

§ 5º À Prefeitura Municipal caberá, através da SETRANSP, normatizar e fiscalizar a exata aplicação do disposto neste artigo.

Art. 5º Toda a arrecadação tarifária auferida será recolhida diariamente à contratante ou a órgão ou entidade por ela autorizada e ficará vinculada ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de passageiros, devendo ser utilizada primeiramente para a remuneração das empresas contratadas e, no que exceder, aplicada na melhoria do Sistema de Transporte e Trânsito, vedada qualquer outra destinação.

§ 1º As empresas receberão os valores totais relativos aos serviços, medidos em cada dia de operação, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação.

§ 2º Para fins da primeira contratação baseada nesta Lei, será estabelecida uma fase de transição de 18 (dezoito) dias úteis, dividida em dois períodos, em que os pagamentos referentes à remuneração dos serviços mencionados no parágrafo anterior serão efetuados da seguinte forma:

a) em relação ao primeiro período, compreendido entre o 1º (primeiro) dia e o 9º (nono) dia útil de operação, a contratada receberá:

1. 50% (cinqüenta por cento) da remuneração devida de cada dia, no dia útil subseqüente ao da prestação do serviço;

2. 50% (cinqüenta por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação, ou seja, no decorrer do segundo período;

Fls. 06
Proc. 8439

b) em relação ao segundo período, compreendido entre o dia subseqüente ao 9º (nono) dia útil e o 18º (décimo oitavo) dia útil de operação, a contratada receberá:

1. 25% (vinte e cinco por cento) da remuneração devida de cada dia, no dia útil subseqüente ao da prestação do serviço;

2. 75% (setenta e cinco por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após da data da referida operação;

c) a partir do dia subseqüente ao 18º (décimo oitavo) dia útil de operação, a contratada receberá 100% (cem por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação, conforme o disposto no § 1º deste artigo.

§ 3º Os preços unitários a serem considerados para o pagamento dos serviços diários serão os vigentes na data da prestação dos serviços.

§ 4º Os valores não depositados pelas empresas nas datas devidas estarão sujeitos às mesmas penalidades previstas no artigo 4º, § 4º.

§ 5º Fica autorizada a Prefeitura do Município de Jundiaí, a estabelecer tarifa subsidiada aos usuários em situação de incapacidade finaceira, devendo, entretanto, assegurar às empresas contratadas a remuneração dos serviços prestados.

§ 6º O subsídio à tarifa a que se refere o parágrafo anterior deverá ser compatível com prévia autorização orçamentária, sob pena de o Prefeito incorrer nas sanções previstas em lei federal.

Art. 6º A simples assinatura do contrato impõe à contratada, durante o prazo contratual, a vinculação, ao serviço público essencial que presta, dos meios materiais e humanos por ela empregados na operação, quaisquer que sejam eles, incluindo pessoal, veículos, garagens, oficinas, equipamentos e almoxarifados.

Art. 7º Para efeito do disposto nesta lei considera-se lote-padrão o conjunto de veículos automotores agrupados e classificados por tecnologia, com número variável, a ser definido pela SETRANSP, não inferior a 30 (trinta), para realização dos serviços de trans

Fls. 07
Proc 8439

porte coletivo de passageiros, incluindo-se a infra-estrutura, bem como os recursos humanos e materiais necessários para esse fim.

§ 1º Na concorrência, será dada a preferência, em igualdade de condições, às empresas contratadas que à data da licitação estejam em efetivo funcionamento no Município.

§ 2º A SETRANSP poderá contratar mais de um lote com uma empresa, obedecendo o disposto no parágrafo anterior.

§ 3º Na contratação dos lotes será exigida a inclusão de frota para reserva técnica, em proporção a ser definida pela SETRANSP, que não poderá ultrapassar 8% (oito por cento) da frota contratada.

§ 4º A SETRANSP deverá, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da promulgação desta Lei, estabelecer padrões para as cores dos veículos e instrumentos de comunicação do sistema operacional com os usuários.

Art. 8º A SETRANSP fixará, quando de licitação, o número de lotes de veículos necessários à operação do serviço.

§ 1º Poderá a SETRANSP, na vigência do contrato e quando se fizer necessário, criar, alterar e suprimir serviços, respeitado, neste caso, o disposto no inciso II do artigo 11, definir suas características, fixar o número de veículos em operação para cada serviço e fixar o quadro de horário de partidas.

§ 2º Nas alterações previstas no parágrafo anterior terão preferência, nas ampliações, primeiramente as empresas cujos lotes se situem onde se der a ampliação e secundariamente as empresas cujos lotes estejam sediados mais próximos.

§ 3º Poderá a SETRANSP, a seu critério, deslocar, por prazo máximo de 6 (seis) meses, ou por prazo superior, desde que haja a concordância entre as partes envolvidas, fração de lotes ou lotes objeto de contratação, para prestação de serviços, estipulados em Ordens de Serviço de Operação.

Art. 9º Nas contratações objeto desta Lei ficará consignado que não haverá exclusividade de operação de serviço por uma única empresa.

Parágrafo único. As empresas deverão operar o serviço conforme Ordem de Operação expedida pela SETRANSP.

Art. 10 Atendendo às conveniências do transpor

215 x 315 mm

Fls. 08
Proc. 18433

te do Município, a SETRANSP, na vigência do contrato, poderá exigir o aumento ou a redução do número de veículos de cada lote, respeitados simultaneamente os seguintes critérios:

I- as variações de frota não poderão ultrapassar mensalmente a 4% (quatro por cento) do número de ônibus contratados;

II- no prazo de 2 (dois) anos, o limite máximo de variação da frota contratada não poderá exceder a 20% (vinte por cento) para aumento e 10% (dez por cento) para redução do número de ônibus inicialmente contratado;

III- os limites estabelecidos poderão ser ultrapassados com a expressa concordância das partes contratantes.

Art. 11. Os contratos só serão firmados com operadores regularmente constituídos como pessoas jurídicas e que atendam, além de requisitos de idoneidade técnica e financeira, as seguintes exigências:

I- ter como objetivo social a operação de transporte coletivo de passageiros por ônibus;

II- dispor, para início de operação, de garagem própria ou alugada, tecnicamente instalada dentro dos limites do Município, e capacidade para o atendimento exclusivo do serviço objeto do contrato;

III- estar quites ou em situação regular com os fiscos federal, estadual e municipal;

IV- manter, no Município, divisão autônoma, com administração específica e escrituração contábil, fiscal e trabalhista separadas, quando a sede da empresa estiver localizada fora do Município.

Art. 12. É vedado à empresa contratada transferir a terceiros, mesmo que em parte, a execução dos serviços objeto do contrato.

Art. 13. Constarão necessariamente do contrato cláusulas relativas a:

I- objeto do contrato e seus elementos;

II- forma de execução;

III- remuneração, reajustes e condições de pagamento;

IV- prazo de vigência;

Fls. 09
Proc. 8435

V- responsabilidade das partes;

VI- casos de rescisão;

VII- penalidades, valores das multas e prazos recursais.

Art. 14. A SETRANSP, direta ou indiretamente, mediante mecanismos de controle especializados, exercerá a fiscalização plena dos serviços prestados pelas empresas operadoras.

§ 1º A fiscalização dos serviços prestados deverá ser realizada de forma permanente, especialmente quanto à verificação do cumprimento dos horários, dos itinerários, da quilometragem percorrida, do número de viagens e de passageiros transportados, da manutenção dos veículos de cada lote e do funcionamento adequado das garagens.

§ 2º As empresas somente deixarão de receber o custo programado em conseqüência de fiscalização que constate o não cumprimento da Ordem de Serviço de Operação.

Art. 15. A empresa contratada deverá prestar o serviço sem solução de continuidade e sem deficiência grave, sob pena de a SETRANSP, independentemente de qualquer medida judicial, intervir no serviço contratado.

Art. 16. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta Lei:

I- reiterada inobservância de itinerário ou horários determinados, salvo por motivo de força maior;

II- não atendimento de intimação expedida pela SETRANSP no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

III- o descumprimento, por culpa devidamente comprovada da empresa contratada, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços;

IV- a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados, ou mesmo comprometer o controle de arrecadação de tarifas;

Fls. 10
Proc. 18439

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos ônibus empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas, salvo em casos em que não caiba à contratada qualquer responsabilidade.

Art. 17. Do ato de intervenção deverão constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do interventor que, representando a SETRANSP, coordenará a intervenção.

Art. 18. No período de intervenção a SETRANSP assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas e todos os demais meios empregados necessários à operação.

Art. 19. Durante o período de intervenção a SETRANSP assumirá os gastos e despesas necessários à manutenção da operação do serviço e as despesas relativas à própria intervenção, utilizando-se para tanto dos valores a que a empresa contratada teria direito caso não ocorresse a intervenção.

§ 1º Durante o prazo de intervenção a SETRANSP não poderá praticar atos de gestão e administração que venham a comprometer a situação econômica da empresa contratada.

§ 2º A SETRANSP deverá ainda, durante o prazo de intervenção, arcar com o pagamento dos custos de capital, além das despesas e compromissos assumidos anteriormente pela empresa contratada, desde que feitos em função da prestação do serviço.

§ 3º Fica vedada à SETRANSP, durante o período de intervenção, a readmissão de funcionários que tenham sido despedidos anteriormente, salvo por decisão judicial.

Art. 20. Decorridos 15 (quinze) dias do termo

215 x 315 mm

Fls. 11
Proc. 18435

final de intervenção, a SETRANSP prestará contas, à operadora do serviço, de todos os atos praticados durante o período interventivo, apurando-se os créditos ou débitos oriundos deste.

Art. 21. A SETRANSP poderá rescindir o contrato, independentemente de interpelação judicial ou extrajudicial, nos seguintes casos:

I - inadimplemento de qualquer cláusula contratual, por parte da empresa contratada, que coloque em risco a execução dos serviços;

II - ameaça de interrupção da prestação dos serviços;

III - efetiva interrupção dos serviços por exclusiva responsabilidade da empresa contratada, por mais de 24 (vinte e quatro) horas, sem comprovada justificativa apresentada à SETRANSP, por escrito e por ela aceita;

IV - liquidação judicial ou extrajudicial, concurso de credores, ou falência da empresa contratada;

V - fusão, cisão ou incorporação da empresa contratada, sem a prévia e expressa anuência da SETRANSP;

VI - transferência do contrato a terceiros, no todo ou em parte.

Art. 22. Sem prejuízo das demais penalidades no contrato, a SETRANSP poderá, ainda, rescindi-lo quando a empresa contratada:

I - perder os requisitos de idoneidade, capacidade financeira, técnica ou administrativa, tudo devido e amplamente comprovado;

II - retiver quantias arrecadadas sem autorização da contratante;

III - reiteradamente descumprir o disposto no contrato, colocando em risco a execução dos serviços;

IV - reduzir a quantidade da frota abaixo do mínimo exigido, salvo por motivo de força maior;

V - violar, dolosamente, a obrigatoriedade de manter o serviço sem solução de continuidade;

Fls. 12
Proc 8439

VI - apresentar elevado índice de acidentes por falta ou ineficiência de manutenção, tudo ampla e devidamente comprovado, bem como por imprudência de seus prepostos.

Art. 23. Pela inexecução total ou parcial do contrato, garantida prévia defesa, serão aplicadas à empresa operadora do serviço as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa;

III - retirada de veículo de circulação;

IV - interdição de veículo.

Art. 24. As infrações previstas nos incisos I e II do artigo anterior, classificam-se em leves, médias e graves, correspondendo-lhes a aplicação das seguintes penalidades:

I - para as infrações leves, pena de advertência e, no caso de reincidência, multa de 1(uma) Unidade Fiscal do Município-UFM;

II - para as infrações de valor médio, pena de multa de 2 (duas) UFMs, com aplicação em dobro, no caso de reincidência;

III - para as infrações graves, pena de multa de 5 (cinco) UFMs, com aplicação em dobro, no caso de reincidência.

Parágrafo único. As infrações serão regulamentadas contemplando-se as tolerâncias cabíveis para o cumprimento das partidas.

Art. 25. A aplicação das sanções será feita mediante processo iniciado por Auto de Infração, lavrado pela SETRANSP, que conterá:

I - o nome da empresa operadora;

II - número de ordem ou placa do veículo, se for o caso;

III - local, data e hora da infração;

IV - descrição da infração cometida e dispositivo legal violado;

V - valor referente à infração cometida;

VI - assinatura do representante credenciado pela SETRANSP.

Fls. 13
Proc. 8439

Art. 26. Será garantido o contraditório e ampla defesa a toda e qualquer penalidade aplicada a empresa operadora, através da interposição de recurso administrativo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados a partir do recebimento da comunicação escrita da sanção.

§ 1º A interposição do recurso deverá ser precedida de depósito do valor correspondente à penalidade aplicada, em conta bancária específica da contratante destinada a esse fim.

§ 2º O valor depositado a que se refere o parágrafo anterior será devolvido, acrescido de atualização monetária, na hipótese de provimento do recurso administrativo.

§ 3º Observado o disposto neste artigo, fica vedado à Setransp descontar, de quaisquer créditos em favor da empresa contratada, quando houver interposição de recurso, valores referentes a multas.

Art. 27. Poderá o Poder Público promover a rescisão do contrato por infringência de cláusula contratual que ponha em risco a execução do contrato, notificando a empresa contratada para esse fim e concedendo-lhe o prazo de 15 (quinze) dias para apresentar defesa.

Art. 28. Decorridos 10 (dez) dias do não pagamento pela contratante da remuneração devida à contratada, nos prazos e valores previstos, poderá esta propor judicialmente a rescisão do contrato, notificando-o à SETRANSP para esse fim.

Art. 29. Nenhuma responsabilidade caberá à Prefeitura ou à SETRANSP por quaisquer atos praticados pelas empresas, seus prepostos ou empregados, quer em relação a terceiros, quer em relação aos seus próprios prepostos ou empregados.

Art. 30. Fica criada a Câmara Consultiva de Fiscalização do Sistema de Municipalização dos Transportes, constituída por representantes, em igual número, de:

I - Poder Público Municipal;

II - Sindicatos das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

III - TRANSURB;

IV - Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Jundiaí e Região;

V - Usuários.

Art. 31. O Executivo regulamentará, por decreto, o disposto na presente Lei.

Art. 32. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

J u s t i f i c a t i v a

Há muito a cidade vem necessitando de uma providência de elevado alcance para encaminhar de vez a solução dos problemas relacionados com o transporte coletivo urbano.

Vê-se que a população tem reclamado constantemente - e com justa razão - dos serviços que são prestados pelas empresas permissionárias, quanto a atraso de linhas (especialmente nos horários de pico), ônibus em péssimas condições de uso, cobradores e motoristas irritados que tratam mal os passageiros, falta de troco nas tarifas fracionadas, e uma série de outras negligências. Além disso, o preço das passagens tem igualmente significado polêmicas e protestos, de usuários e de vereadores, bem como das próprias empresas, uns considerando muito alto os valores, outros afirmando que tais valores são insuficientes para cobrir o capital investido... De ambas as partes vê-se que há insatisfação, isso porque os parâmetros para cálculo da tarifa são demais relativos e até incompletos.

Agora propomos uma nova sistemática, na linha de municipalização do transporte coletivo. Aqui, considera-se como ponto de partida para remuneração do serviço a quantidade de quilômetros rodados, além de outras exigências e garantias insertas no corpo da norma. Base para essa providência foi a implantação de sistema similar em outras cidades brasileiras, especialmente em São Paulo.

Já tendo passado por diversas modalidades de prestação do serviço de ônibus urbanos, desde os contratos de concessão e os

Fls. 15
Prod 8439

atuas, de permissão, consideramos a presente proposta valiosíssima, carregando em seu bojo discussões e mais discussões, com políticos e com a população, sobre a melhor forma de atendimento dessa necessidade imperiosa.

Há responsabilidades de ambas as partes: Prefeitura e empresa. Além disso, encontra-se ainda expressa as questões relativas o possível subsídio das passagens por parte do Poder Público para casos especialíssimos. Acrescente-se, também por importante, que em casos concretos de não-prestação das obrigações assumidas, a Prefeitura poderá, averiguadas as negligências expressas em contrato - e fixadas na lei que ora propomos -, tomar a direção do serviço, através de intervenção.

Esperamos, por fim, que a medida encontre respaldo entre os nobres Pares, contando com seu apoio e aprovação.

Sala das Sessões, 31.01.92

JORGE NASSIF HADDAD

/ns

SG

Câmara Municipal de Jundiaí

Fls. 16
Proc. 18439

DIRETORIA LEGISLATIVA

Encaminho à CONSULTORIA JURÍDICA.

Diretor Legislativo
31/01/92

215 x 315 mm

Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo

CONSULTORIA JURÍDICA

PARECER Nº 1471

PROJETO DE LEI Nº 5634 — PROC.Nº 18439

De autoria do nobre Vereador Jorge Nassif Haddad, o presente Projeto de Lei regula o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

A proposta é composta por 32 artigos, instituindo além de normas regulamentares demais disposições que visam regular a matéria. A justificativa é encontrada às fls. 14/15.

É o relatório,

PARECER:

1. "Ad argumentandum tantum", o presente Projeto de Lei vislumbra matéria das mais polêmicas dentre as relacionadas com o serviço público.

2. O transporte coletivo é o retrato fiel da insatisfação do contribuinte que sente o seu direito lesado, não obstante seja este protegido pela Constituição da República.

3. O autor da matéria apresenta propostas que, não obstante o elevado mérito, não podem ser apresentadas pelo Poder Legisferante, uma vez que este é impedido por norma constitucional de legislar "in concreto". O Projeto de Lei apresenta materialização para implantação do serviço de transporte coletivo. Inconcebível a propositura por força de lei hierarquicamente superior.

4. Isto posto, entendemos, s.m.j., e não adentrando no mérito da questão, louvável por excelência, que a proposição em apreço se nos afigura ilegal e inconstitucional.

DAS ILEGALIDADES

5. "Ab-initio", o próprio "nomem juris" do Projeto de Lei já o classifica como instrumento de regulamentação. Ora, o artigo 72, inciso VI da Carta de Jundiaí, prescreve competir privativamente ao Prefeito toda e qualquer matéria de regulamentação, através de ato próprio. Assim, está o Legislador Municipal legislando em área que lhe é vedada por lei, causando vício de iniciativa na proposta.

215 x 315 mm

SG

Fls. 18
Proc. 18435

6. Como se não bastasse, o corpo do Projeto contem mandamentos impositivos ao Poder Executivo, o que equivale dizer legislar "in concreto", novamente. Ao Legislativo compete unicamente legislar "in abstrato", ou seja, norma de caráter geral e programática, deixando ao Executivo a concretização, regulamentação e aplicação do ordenamento.

7. Trata o corpo do Projeto de transporte coletivo, cuja natureza se traduz em serviço público. É cediço que a prestação de tais serviços é feita através de contrato de concessão ou permissão, a critério do Sr. Chefe do Executivo, que optará por um ou outro, levando-se em conta os critérios da conveniência e oportunidade administrativa. Trata-se do lídimo exercício do poder discricionário do Prefeito. Assim, não pode o Projeto impôr ao Administrador local a modalidade de contratação deste serviço público, tampouco os termos de cláusulas contratuais conforme pretende a proposta.

8. Ainda no âmbito do serviço público, o transporte coletivo, matéria a ele afeta, depende de Projeto de Lei cuja iniciativa é de competência privativa do Alcaide, conforme artigo 46, inciso IV, LOM. Assim, também sob esse aspecto não deve prosperar, s.m.j., o presente Projeto.

9. A proposta traz ainda elementos afetos à matéria tributária e orçamentária, quando determina percentuais, arrecadações e gerência desses recursos pela Secretaria competente. Ora, novamente esbarra o Projeto na Lei Maior do Município, que determina serem todas estas matérias de iniciativa privativa do Chefe do Executivo (art. 46, inc. IV, LOM).

10. A proposta desde o seu início atribui à Setransp o gerenciamento dessa modalidade de serviço público, estabelecendo regras orientativas. Novamente o Legislador local atropela a Lei Orgânica do Município que em seu artigo 46, inciso V, determina que a iniciativa de Projetos de Lei que disponham sobre as atribuições dos órgãos da Administração Pública Municipal competem privativamente ao Sr. Chefe do Executivo, o Prefeito Municipal. Eis mais um óbice legal.

Fls. 19
Proc. 18439

DA INCONSTITUCIONALIDADE

11. A inconstitucionalidade decorre das ilegalidades apontadas, uma vez que as mesmas caracterizam violenta ingerência do Poder Legislativo em área exclusiva do Executivo, ferindo destarte o princípio da independência e harmonia dos Poderes, consagrado na Carta da República (art. 2º), na Constituição do Estado (art.5º) e na Lei Orgânica de Jundiaí (art. 4º). A matéria é de Indicação.

12. Além da Comissão de Justiça e Redação devem ser ouvidas as Comissões de Economia, Finanças e Orçamentos, Obras e Serviços Públicos e de Transportes e Trânsito.

13. **QUORUM:** maioria simples (art. 44, "caput", LOM).

S.m.e.

Jundiaí, 31 de janeiro de 1992.

Dr. João Jampaulo Júnior,
Consultor Jurídico

215 x 315 mm

jjj/mcgp

SG

Fls. 20
Proc. 18739

DIRETORIA LEGISLATIVA

Recebi da Consultoria Jurídica e encaminho ao Sr. Presidente da COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO em cumprimento ao despacho do Sr. Presidente.

Diretor Legislativo

04 / 02 / 92

COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

Ao Sr. Vereador José A. Moraes

para relatar no prazo de 07 dias.

Presidente

04/02/92

215 x 315 mm

Fls. 21
Proc. 18439

COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO — PROCESSO Nº 18.439

PROJETO DE LEI Nº 5.634, do Vereador JORGE NASSIF HADDAD, que regula o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

PARECER Nº 5.729

Preocupado com a situação que enfrentam, hoje, em Jundiaí, os usuários do serviço público de ônibus, o nobre Edil Jorge Nassif Haddad tomou a iniciativa de propor à Câmara a presente matéria, que intenta regular o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, trazendo dispositivos sobre relação contratual da Prefeitura com as empresas operadoras, prazos e prestação dos serviços, tarifas e pagamentos às empresas, remuneração de investimentos, custos e outros itens afins.

Resta-nos claro que, conforme bem apontado pela Consultoria Jurídica, não pode o Vereador legislar nesse campo, que é privativo do Poder Executivo, tratando-se de organização e estruturação de órgão, além de dizer respeito a um SERVIÇO PÚBLICO, o que também está reservado ao Executivo (vide LOJ, arts. 46, IV a VI; e 72, VI). Assim, a iniciativa desses projetos deve partir do Prefeito, sem o que não poderá prosperar.

Embora louvável a intenção do Edil, a proposta peca em termos legais e constitucionais, representando invasão da Câmara na esfera própria e discricionária do Prefeito Municipal.

Isto posto, votamos CONTRARIAMENTE ao projeto.

Sala das Comissões, 11.02.92

REJEITADO - 11.02.92

JOSÉ APARECIDO MARCUSSI
Relator

ERAZÊ MARTINHO
Presidente

JOÃO CARLOS LOPES

Contrário
ALEXANDRE RICARDO TOSETTO ROSSI

JORGE NASSIF HADDAD
Contrário

ns

Fls. 22
Proc. 18439

DIRETORIA LEGISLATIVA

Recebi da COMISSÃO DE Justiça e Redação
e encaminho ao Sr. Presidente da COMISSÃO
Economia, Finanças e Orçamento,
em cumprimento ao despacho do Sr. Presidente, para apresentar parecer no prazo de 20 dias.

Diretor Legislativo

13/02/92

Ao Vereador Sr. Afloco

para relatar no prazo de 7 dias.

Presidente

18/02/92

Fls. 23
Proc. 18439

COMISSÃO DE ECONOMIA, FINANÇAS E ORÇAMENTO **PROCESSO Nº 18.439**

PROJETO DE LEI Nº 5.634, do Vereador JORGE NASSIF HADDAD, que regula o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

PARECER Nº 5.758

Intenta o nobre Vereador Jorge Nassif Haddad, ao apresentar o projeto em tela, regular o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

Em seus trinta e dois artigos, o projeto abrange a problemática devida e corretamente, não deixando escapar qualquer detalhe importante que nos faça vislumbrar a hipótese de sua não adequada concretização.

Mais: não obstante a abordagem contida nas fls. 17/19 (Parecer nº 1.471, da Consultoria Jurídica da Casa), este Relator acredita possa o Executivo adotar a iniciativa, pois que possível ônus aos cofres do Município perder-se-á de vista quando os incontáveis benefícios alcançarem a população de nossa cidade.

É, pois, **FAVORÁVEL** o nosso voto ao projeto.

Sala das Comissões, 25.02.92

APROVADO EM 25.2.92

LUIZ ANHOLON
Presidente

ANTONIO AUGUSTO GIARETTA

BENEDITO CARDOSO DE LIMA

FRANCISCO DE ASSIS POÇO

MIGUEL MOUBADDA HADDAD

vsp

Fls. 24
Proc. 9439

DIRETORIA LEGISLATIVA

Recebi da COMISSÃO DE Economia, Finanças e Orçamento
e encaminho ao Sr. Presidente da COMISSÃO
Obras e Serviços Públicos,
em cumprimento ao despacho do Sr. Presidente, para apresentar parecer no prazo de 20 dias.

Diretor Legislativo
28/02/92

Ao Vereador Sr. Jurídico a Ver.
Ana V. Tarelli

para relatar no prazo de 07 dias.

Presidente
04/03/92

Fls. 25
Proc. 18439

COMISSÃO DE OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS — PROCESSO Nº 18.439

PROJETO DE LEI Nº 5.634, do Vereador JORGE NASSIF HADDAD, que regula o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

PARECER Nº 5.780

Trata esta iniciativa de regulamentar um serviço público estratégico - o Sistema Municipal de Transportes Urbanos -, traçando diretrizes no sentido da municipalização desses serviços, seguindo a tendência do que já vem se registrando nas grandes metrópoles do país.

Ora, como bem ressalta a justificativa do projeto, às fls. 14, objetiva o autor a encaminhar de vez a solução dos problemas afetos aos serviços de ônibus, sendo a matéria um passo importante nessa direção, que deve, pois, ser considerado.

No que tange a esta Comissão, acolhemos a proposta em seus termos, em face dos méritos incontestes de que se reveste, e assim concluímos votando favorável ao seu teor.

É o parecer.

Sala das Comissões, 10.03.1992

Aprovado em 10.3.92

ANA VICENTINA TONELLI,
Relatora.

ALEXANDRE RICARDO TOSETTO ROSSI,
Presidente.

ANTONIO AUGUSTO GIARETTA

JOÃO CARLOS LOPES

ROLANDO GIAROLLA

rsv

215 x 315 mm

SG

Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo

Fls. 26
Proc. 8439

DIRETORIA LEGISLATIVA

Recebi da COMISSÃO DE Obras e Serviços Públicos

e encaminho ao Sr. Presidente da COMISSÃO

Transportes e Trânsito

em cumprimento ao despacho do Sr. Presidente, para apresentar parecer no prazo de 20 dias.

Diretor Legislativo

12/03/92

Ao Vereador Sr. ANDO

para relatar no prazo de 7 dias.

Presidente

17/03/92

215 x 315 mm

SG

Fls. 27
Proc. 18439

COMISSÃO DE TRANSPORTES E TRÂNSITO **PROCESSO Nº 18.439**

PROJETO DE LEI Nº 5.634, do Vereador JORGE NASSIF HADDAD, que regula o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

PARECER Nº 5.812

Tenciona o nobre Edil Jorge Nassif Haddad, ao apresentar o projeto em exame, regular o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

Não obstante a louvável intenção de seu autor, a matéria, sob nossa ótica, peca irremediavelmente no tocante às flagrantes ilegalidade e inconstitucionalidade, tão bem apontadas pelo Consultor Jurídico da Casa em seu Parecer (fls. 17/19).

Ressaltamos, por oportuno, que o serviço de transportes urbanos prestado à população carece de especial atenção do Poder Público, a bem de todos. E que matéria legal e constitucional nesse sentido será por nós plenamente acolhida.

Neste caso, resta-nos manifestar voto **CONTRÁRIO** ao projeto do Vereador Jorge Nassif Haddad.

Sala das Comissões, 24.03.92

APROVADO EM 24.03.92

FELISBERTO NEGRI NETO
Presidente e Relator

ARI CASTRO NUNES FILHO

LUIZ AMHOLON contrário

MIGUEL MOUBADDA HADDAD

NAPOLEÃO PEDRO DA SILVA
Contrário

vsp

SG

215 x 315 mm

Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo

Fls. 23
Proc. 8439

REQUERIMENTO AO PLENÁRIO N.o 2.732

ADIAMENTO, por 3 Sessões, da apreciação do PROJETO DE LEI Nº 5.634, do Vereador JORGE NASSIF HADDAD, que regula o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ
APROVADO
Sala das Sessões, em 28/04/92
Presidente

REQUEIRO à MESA, na forma regimental, ouvido o soberano Plenário, o ADIAMENTO, por 3 Sessões, da apreciação do PROJETO DE LEI Nº 5.634, de minha autoria, constante da pauta da Ordem do Dia da presente Sessão.

Sala das Sessões, 28.04.1992

JORGE NASSIF HADDAD

rsv

315x430 mm

Projeto de lei n.o 5.634 Autuado em 31 / 01 / 92 Diretor [signature]

Comissões CJR - CEFO - COSP e CTT Quorum M.S.

Data	Histórico
31.01.92	Protocolo
31.01.92	CJ. parecer 1471
04.02.92	CJR parecer 5729.
13.02.92	CEFO parecer 5758.
25.02.92	COSP. parecer 5780.
12.03.92	CTT. parecer 5812.
24.03.92	Apto.
28.04.92	Regto. Plen. 2732 - adiado ao aprec. do P.L.
	n.º 330.
26.05.92	Rejeitado
26.05.92	Arquivamento Olm

Juntadas fls. 2/16 a 31.1.92 fls. 17/22 em 13.02.92 Olm
fls. 23/26 em 12.03.92 Olm - fls. 27 em 24.03.92 Olm.
fls. 28 em 26.05.92 Olm

Observações