

**MENSAGEM DE LEI N° 17/2016**

Maringá, 04 de março de 2016.

VETO N° 989/2016

Senhor Presidente:

A presente tem por objetivo levar ao conhecimento de Vossa Excelência e Excelentíssimos Senhores Vereadores, nos termos do Artigo 32, § 1º da Lei Orgânica do Município, meu **VETO TOTAL**, ao Projeto de Lei nº 10.154, de 05 de fevereiro de 2016, de autoria do Vereador Luis Steinle de Araújo, que dispõe sobre a implantação de sinalizados sonoro no interior dos ônibus do transporte coletivo de passageiros e dá outras providências.

Em que pese a pretensão da inclusa propositura, destaco que o projeto em questão trata de matéria que, por sua natureza, somente pode decorrer de projeto de lei de iniciativa do Executivo, sendo de competência privativa deste, incorrendo assim na vedação do artigo 61, parágrafo 1º, inciso II, letra “b”, da Constituição Federal, violando o princípio da autonomia e independência dos Poderes Municipais agasalhados na Constituição Estadual (arts. 4º e 7º, parágrafo único) e, o comando dos artigos 16, 79 e 87, incisos VI, também da Constituição Estadual do Paraná, bem como aos artigos 50, VI, XI e XIV da Lei Orgânica do Município de Maringá.

Exmo. Sr.
FRANCISCO GOMES DOS SANTOS
DD. Presidente da Câmara Municipal de Maringá
N E S T A

Mensagem de Lei nº 17/2016



Na ordem constitucional em vigor, os Municípios foram dotados de autonomia administrativa e normativa – de conformidade com o disposto nos arts. 18, 29, *caput*, e 30, incisos I a VII da Constituição Federal, e no art. 15 da Constituição do Estado do Paraná.

Nesse sentido a Constituição Federal, em seu artigo 175, incumbe ao Poder Público, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, a prestação dos serviços públicos, devendo a lei, dentre outros assuntos, dispor sobre a política tarifária (inciso III do seu parágrafo único).

A Constituição Estadual, em seu artigo 146, mais ou menos repete tal comando, dando a incumbência ao Estado, vejamos:

Art. 146. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

§ 1º. Lei complementar disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato, de sua renovação e prorrogação, bem como sobre as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - a política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado;

Ainda, não se desconhece que a estipulação e a alteração das tarifas não são discricionárias, pois que necessariamente ligadas às normas regulamentares e legais que regulam o próprio serviço público, sua execução, sua remuneração. Daí que, pois,



inquestionável, a necessidade de regulação do tema por diploma legal, em qualquer das esferas da Administração Pública.

A esse respeito, ensina Hely Lopes Meirelles¹:

“Embora caiba ao executivo, a fixação ou a alteração de tarifas não é ato discricionário, mas, sim, vinculado às normas legais regulamentares que disciplinam a execução e remuneração do serviço. E, ainda que omissas essas normas, é princípio assentado pela doutrina que a tarifa deve ser estabelecida de modo a cobrir integralmente o custo do serviço, para que não seja explorado em regime deficitário, onerando toda a coletividade com a utilização de impostos gerais para cobrir a insuficiência da remuneração dos usuários.

Quanto aos serviços concedidos ou permitidos, a tarifa há de corresponder à justa retribuição do capital investido, para não desestimular a iniciativa particular na prestação de serviços de utilidade pública e possibilitar seu melhoramento e expansão, sem prejuízo do equilíbrio econômico e financeiro que deve existir nesses negócios administrativos, princípio mantido pela atual Constituição da República sob a denominação de 'política tarifária' (art. 175, parágrafo único, III).

Em qualquer hipótese, porém, a tarifa deve ser fixada e revista pela Administração, com base em dados concretos da situação do serviço, apurados em exame contábil, e critérios técnicos que conduzam à sua equivalência com o custeio da atividade tarifada, o melhoramento e a expansão do serviço e a justa remuneração do capital investido”.

Entretanto, a imperiosidade de regulação do assunto no plano legal não pode importar transferência dos assuntos administrativos de um Poder para outro, pois que impertinente qualquer espécie de ingerência na execução de seus atos próprios e, muito menos ainda, nos atos de natureza decisória.

¹ *Direito Administrativo Brasileiro*, São Paulo, Malheiros Editores, 6^a ed., 1993, p. 146-7.



Nesse viés, o que o presente projeto pretende representa obstáculo à disposição, que compete ao Chefe do Executivo, acerca da organização e do funcionamento da Administração Municipal, como institui o inciso VI, do artigo 87 da Constituição Estadual, na medida em que a questão gira em volta a efetiva possibilidade de execução dos contratos administrativos já firmados e a serem firmados.

Ora, se a tarifa se presta à remuneração dos serviços prestados em prol dos cidadãos, dos municípios, ou seja, para o custeio dos serviços postos a disposição da coletividade pelo Poder Público, ainda que por intermédio de empresas concessionárias ou permissionárias desse serviço público (como no caso de transporte urbano de passageiros); e se a tarifa deve representar dita remuneração, parece claro que, se o diploma legal consagra desvirtuamento desse custeio – estabelece obrigações onerosas para o concedente e/ou concessionário -, ele representa, sim, ingerência na própria organização da Administração, sendo de todo criticável por não possibilitar ao Executivo, como concedente dos serviços públicos de transporte, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro que as contratações administrativas a tal título devem necessariamente resguardar, prejudicando-lhe ou lhe impedindo, em suma, o cumprimento de seu mister constitucional de prestar os serviços públicos de modo adequado e de conformidade com a sua política.

Nesse sentido, a imposição da obrigação pretendida refletirá diretamente no aumento do valor da tarifa cobrada do usuário do serviço, vez que todos os custos devem ser repassados à tarifa, a fim de resguardar o já mencionado equilíbrio econômico-financeiro do prestador do serviço.

Ainda, por se tratar de contrato administrativo e matéria de organização da Administração, a Constituição federal, a Constituição Estadual e a Lei Orgânica de Maringá são claras ao estabelecer a competência exclusiva do Chefe do Executivo, o Prefeito, para



dispor sobre o assunto, não cabendo ao Legislativo legislar normas cuja matéria diz respeito aos contratos e serviços públicos.

E assim tem de ser, pois é a Administração Pública, que, por prestar o serviço, dispõe sobre as condições de seu correto funcionamento e operacionalização.

Citando Ives Granda Martins², podemos observar:

“(...) A administração da coisa pública, não poucas vezes, exige conhecimento que o Legislativo não tem, e outorgar a este poder o direito de apresentar os projetos que desejasse seria oferecer-lhe o poder de ter iniciativa sobre assuntos que refoge a sua maior especialidade.”

No mesmo sentido, José Afonso da Silva refere que a iniciativa de legislação do Governo justifica-se por ser ele “o único apto a cumprir a formulação política e a redação técnica dos projetos de leis, cujos fins são intimamente conexos com a atividade administrativa”³.

Na hipótese de que se cuida, cabe à Administração municipal dispor sobre as condições de funcionamento e operação do transporte coletivo municipal. Dispor sobre a instalação ou não de equipamentos de sinalização sonora nos veículos do transporte coletivo urbano é matéria tipicamente administrativa, própria da iniciativa do Chefe do Poder Executivo. Portanto, somente a ele compete a iniciativa de lei que trate da referida matéria.

Com pertinência, a doutrina de Hely Lopes Meirelles⁴:

Advitta-se, ainda, que, para atividades próprias e privativas da função executiva, como realizar obras e serviços municipais, para prover cargos e

2 *Comentários Pa Constituição do Brasil*, v. 4, t. I, Saraiva, 1991, p. 387.

3 *Princípios do processo de Formação das Leis no Direito Constitucional*, RT, 1964, 116

4 *Direito Municipal Brasileiro*, Malheiros, 1993, p. 531.



movimentar o funcionalismo da Prefeitura e demais atribuições inerentes à chefia do governo local, não pode a Câmara condicionará-las à sua aprovação, nem estabelecer normas aniquiladoras dessa faculdade administrativa, sob pena de incidir em constitucionalidade, por ofensa as prerrogativas do prefeito.

A iniciativa para o processo legislativo, transposta, no caso em exame, ao Prefeito do município, sendo condição de validade do próprio processo legislativo, do que resulta, uma vez não observada, a ocorrência de constitucionalidade formal.

Hely Lopes Meirelles também ensina:

Lei de iniciativa exclusiva do prefeito é aquela em que só a ele cabe o envio à Câmara. Nesta categoria estão as que disponham sobre a matéria financeira; criem cargos, funções e empregos; fixem ou aumentem vencimentos ou vantagens de servidores. ou disponham sobre o seu regime funcional; **criem ou aumentem despesas, ou reduzam a receita municipal...** (grifo nosso)

O projeto em questão, cabalmente demonstra a ingerência por essa Câmara de Vereadores.

Ainda, vale registrar que o acerto desse entendimento já foi reconhecido pelo Tribunal Paranaense, vejamos:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – LEI MUNICIPAL – DISPOSIÇÃO SOBRE A TRANSFERÊNCIA DA PERMISSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE UTILIDADE PÚBLICA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM TÁXI NO MUNICÍPIO DE LONDRINA – PROPOSIÇÃO E PROMULGAÇÃO PELA CÂMARA

Mensagem de Lei nº 17/2016



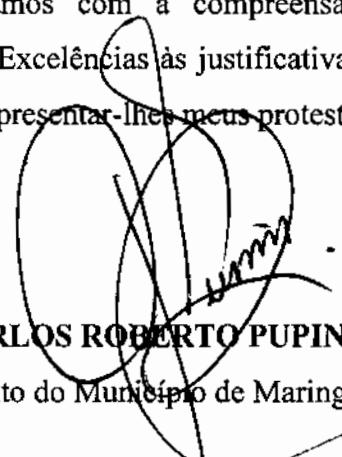
MUNICIPAL O VÍCIO ORIGINÁRIO DE INICIATIVA CONFIGURADO – PRERROGATIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO MUNICIPAL – ARTS. 29, II E 49 DA 'LOM' – TRANSGRESSÃO AOS ARTS. 7º E 16 DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL – INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL CARACTERIZADA – PRECEDENTE. “Se no processo de elaboração da lei não foi respeitada a competência privativa do Chefe do Poder Executivo para a sua iniciativa, deve ser declarada a inconstitucionalidade formal da lei.” (TJPR, Adin 153.416-7, Ac. 6921-OE, Rel. e Des. Carlos Hoffmann, DJE 14/05/2005) PROCEDÊNCIA DA 'ADIN' (TJ-PR – ADI 4394801 PR 0439480-1, Relator: Marco Antonio de Moraes Leite, Dta de Julgamento 30/11/2007, Órgão Especial, DJ 7517)

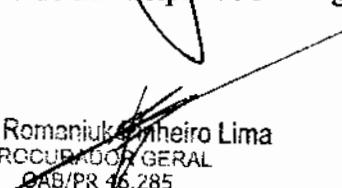
Destarte, com o presente projeto a Câmara de Maringá viola o princípio da autonomia e independência dos Poderes Municipais, extrapolando suas atribuições, já que, há invasão de competência exclusiva de iniciativa do Prefeito do município, por que se sua exclusiva iniciativa projeto de lei que vise o tratamento de tais assuntos.

Por todo o exposto, não me resta alternativa senão oferecer o VETO TOTAL ao Projeto de Lei nº 10.154/2016.

Desta forma, contamos com a compreensão, e na certeza do mesmo entendimento por parte de Vossas Excelências às justificativas para o veto ora apresentado, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhes meus protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,


CARLOS ROBERTO PUPIN
Prefeito do Município de Maringá


Daniel Romanuk e Silveiro Lima
PROCURADOR GERAL
OAB/PR 46.285

Mensagem de Lei nº 17/2016



A Câmara Municipal de Maringá, Estado do Paraná, aprovou e eu, Presidente, encaminho ao Prefeito Municipal o seguinte:

PROJETO DE LEI N. 10.154.

Autor: Vereador Luis Steinle de Araújo.

Dispõe sobre a implantação de sinalizador sonoro no interior dos ônibus do transporte coletivo de passageiros e dá outras providências.

Art. 1.º A empresa concessionária do transporte coletivo de passageiros implantará sinalizador sonoro no interior dos ônibus pertencentes a sua frota.

§ 1.º O sinalizador sonoro deverá informar o número da linha e o destino do veículo quando o mesmo se aproximar de cada parada.

§ 2.º Além do disposto no *caput* deste artigo, também deverá ser disponibilizada no interior dos ônibus a informação do número da linha e o destino do veículo no sistema braile.

Art. 2.º O descumprimento da presente Lei sujeitará a empresa infratora ao pagamento de multa no valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais), dobrada a cada nova reincidência, corrigida, anualmente, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA.

Art. 3.º A empresa concessionária do transporte coletivo de passageiros terá o prazo de 120 (cento e vinte) dias para se adequar ao disposto nesta Lei.

Art. 4.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Plenário Vereador Ulisses Bruder, 05 de fevereiro de 2016.

FRANCISCO GOMES DOS SANTOS
Presidente

EDSON LUIZ PEREIRA
1.º Secretário