

**Volume
174**



ASSEMBLÉIA NACIONAL CONSTITUINTE

VI — COMISSÃO DA ORDEM ECONÔMICA

**VI-B — Subcomissão da Questão Urbana
e Transporte**

de 15 de Novembro de 1889

ANTEPROJETO

Presidente: Constituinte DIRCEU CARNEIRO
1º Vice-Presidente: Constituinte JOAQUIM FRANCISCO
2º Vice-Presidente: Constituinte LUIZ ROBERTO PONTE
Relator: JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA

Comissão da Ordem Econômica
Subcomissão da Questão Urbana e Transporte

Of. nº 03/87

Brasília, 25 de maio de 1987

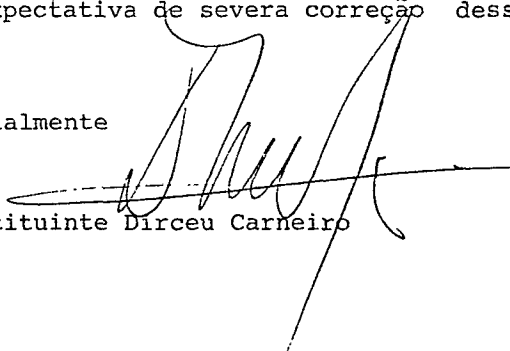
Senhor Presidente

Em cumprimento ao Artigo 17. § 4º do Regimento da Assembléia Nacional Constituinte, estamos encaminhando o relatório desta Subcomissão da Questão Urbana e Transporte.

Para que não haja má interpretação da posição que tomei, esclareço que considero o texto pobre, impreciso e inadequado. Desconhece os anseios da sociedade e ignora a explosiva realidade de 72% da população brasileira que habita 3,5 % do território urbano do Brasil.

Na expectativa de severa correção desse equívoco, firmo

Cordialmente


Constituinte Dirceu Carneiro

A Sua Excelência
Constituinte José Lins
DD. Presidente da Comissão da Ordem Econômica

COMISSÃO DA ORDEM ECONÔMICA
SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE

PARECER DO RELATOR

Senhores Membros da Subcomissão:

Os assuntos relativos à competência regimental desta Subcomissão levaram os Senhores Constituintes à apresentação de 319 Emendas ao anteprojeto, demonstrando o envolvimento que a questão urbana e a questão do transporte despertam na coletividade aqui, nos Trabalhos da Constituinte, representada pelos Senhores Deputados e Senadores.

A diversidade do tratamento atribuído aos diferentes enfoques envolvidos na problemática jamais poderia permitir que a mera adição, supressão ou modificação de dispositivos do anteprojeto consolidasse um texto orgânico e sistematizado, num anteprojeto compatível com a alta importância deste momento histórico brasileiro.

O aproveitamento integral de uma Emenda, na maior parte das vezes, inviabiliza o aproveitamento de outras. As Emendas sobre um mesmo assunto, entretanto, não são incompatíveis entre si; pelo contrário, usualmente elas se complementam, exigindo um esforço do Relator no sentido de extrair do conjunto o que existe de melhor em cada uma delas e integrar as idéias num único dispositivo.

Assim, julgamos ter podido melhor atender às expectativas dos Senhores Constituintes classificando as Emendas apresentadas, por assunto, e consolidando cada assunto com o acolhimento parcial das sugestões, compatibilizando, é claro, a redação final, com a estrutura global do anteprojeto.

Esta foi a metodologia de que nos utilizamos, buscando retratar a consciência coletiva dos Senhores Constituintes sobre os temas. Para viabilizar este procedimento, li

vemos que reescrever o anteprojeto original, do que resultou o Substitutivo que, afinal, apresentamos à apreciação de Vossas Excelências.

Desejamos relembrar que o tratamento dado ao assunto objeto da competência régimental desta Subcomissão tem como origem as centenas de sugestões recebidas, as dezenas de exposições técnicas, os contatos e discussões com parlamentares, autoridades, técnicos, e uma série de outros subsídios. Deste trabalho preliminar, resultou o anteprojeto já apresentado a Vossas Excelências na semana passada. Este anteprojeto, assim, para não descaracterizar o importante trabalho de base, já realizado, foi aproveitado como estrutura basilar - o esqueleto - sobre o qual construímos o Substitutivo que apreciamos ver aprovado por este Órgão Técnico.

Desta forma, o Substitutivo, em seu artigo 1º, mantém o mesmo espírito do artigo 1º do anteprojeto: sobre este ponto não houve opiniões radicalmente discordantes. Apenas três Emendas, números 22, 55 e 171 (dos Constituintes Pompeu de Souza, Luís Roberto Ponte e Mauro Miranda) abordaram o dispositivo, as quais acatamos em parte, promovendo ligeira alteração.

O artigo 2º do anteprojeto, por uma questão de técnica legislativa, foi reescrito, agora englobando o seu artigo 4º. Disso resultou o artigo 2º do Substitutivo, sobre o direito da propriedade, sua função social e as desapropriações. O direito da propriedade e sua função social nos levaram ao acolhimento parcial de 11 Emendas - números 1, 69, 130, 146, 181, 193, 194, 259, 269, 310 e 50. Já o tema desapropriação mereceu uma atenção bastante ampla dos Senhores Constituintes: vinte e seis Emendas se referiram diretamente ao assunto, e, do conjunto delas, pareceu-nos mais adequado o acolhimento parcial de quatro - números 1, 21, 311 e 154, dos Constituintes Paulo Zarzur, Pompeu de Souza, Raul Ferraz e Átila Lira, as quais, consolidadas, resultaram na redação dada ao assunto pelo artigo 2º do Substitutivo. Não acatamos, desta maneira, as demais Emendas sobre o tema.

Quanto ao enfoque de moradia como bem de família, quando adquirida sob certas condições (artigo 3º do ante

projeto), o tratamento dado ao dispositivo foi objeto de aperfeiçoamento, visando a contemplar o adquirente que reúna condições, no futuro, de propiciar maior condição de conforto à sua família, adquirindo moradia de maior valor econômico. Não pudemos nos apropriar de interessante sugestão do Constituinte Denisar Arneiro (Emenda 40), estendendo o novo enfoque de moradia como bem de família ao caso geral, e não ao caso particular em que haja interveniência do poder público ou o instrumento do usucapião. Esta universalização, em nosso modo de entender, seria por demais revolucionária para merecer aprovação nas fases posteriores de trâmite do Substitutivo. Foi mantido como artigo 3º.

Os artigos de números cinco, seis, sete e oito, reportam-se ao usucapião urbano, o qual despertou grande interesse dos Senhores Constituintes. Diversas Emendas propuseram o limite de área do imóvel urbano a ser usucapido (geralmente variando entre 300 metros quadrados e mil metros quadrados) e prazo de 3 a 10 anos de posse do lote para concretizar o usucapião.

Conciliamos todas as proposições apresentadas dando nova redação aos artigos 4º e 5º do Substitutivo, aproveitando parcialmente as idéias contidas nas Emendas 20, 59, 68, 129, 144, 184, 206, 221, 272 e 302.

A forma originalmente dada para o tratamento do instituto da enfiteuse foi basicamente mantida, mas um maior amadurecimento da questão, fruto, inclusive, das justificativas das Emendas que nos chegaram sobre o assunto, nos levaram a modificar a redação no artigo 6º do Substitutivo, atribuindo ao enfiteuta, sem ônus, pleno domínio da propriedade. Aproveitamos, parcialmente, as Emendas de números 7, 180 e 267.

O artigo 10 do anteprojeto trata de garantir recursos orçamentários para a compra de terrenos urbanos e implantação de infra-estrutura urbana destinados à população de baixa renda. Foram apontadas falhas por, pelo menos, nove Constituintes, as quais corrigimos, no artigo 9º do Substitutivo, acatando, assim, integralmente, as Emendas números 127, 138, 185, 204, 261 e 273, e parcialmente as de números 44, 49 e 105.

Quanto à nossa preocupação com a concentração demográfica nos grandes centros urbanos, consubstanciada no artigo 11 do anteprojeto (agora, artigo 10, do Substitutivo) , fomos forçados à uma reformulação, tendo em vista o grande número de Emendas que nos chegaram. Efetivamente, pareceu-nos que a preocupação dos Senhores Constituintes se concentra na pressão por moradia nas grandes e médias cidades. Por isso, encontramos uma nova redação, atribuindo um mínimo de 40% dos recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de cadernetas de poupança para atendimento às cidades de pequeno porte. Os demais 60% seriam aplicados, obrigatoriamente, no financiamento da habitação das cidades brasileiras de grande e médio porte. Assim, julgamos ter consolidado o assunto de maneira adequada.

O tratamento dado à questão das Regiões Metropolitanas, na forma original do anteprojeto, consistiu no aproveitamento virtualmente integral do texto do anteprojeto Afonso Arinos. Conforme dissemos, inclusive, no Relatório apresentado, não pudemos encontrar texto que mais nos empolgasse, pela sua abrangência e objetividade. Entretanto, dezenas de Emendas sugeriram efetivos aperfeiçoamentos para o assunto, de forma que mantivemos a estrutura original do anteprojeto, com o acolhimento total e parcial de uma série de Emendas. Assim, aproveitamos integralmente as Emendas 34, 39, 75, 139, 201, 213, 246, 256 e 276 e parcialmente as Emendas 13, 35, 64, 65, 120, 188, 233 e 262.

Algumas Emendas aditivas sobre a Questão Urbana, foram propostas, mas não mereceram qualquer tratamento, originalmente. Aproveitamo-nos de uma delas, a de número 128, do Constituinte Simão Sessim, preservando riscos de acidentes com armamentos militares pesados nos centros e periferias urbanas. Este dispositivo passou a incorporar o artigo 9º do Substitutivo.

A participação da comunidade na gestão de aspectos da cidade mereceu referência dos Constituintes Roberto Freire e do Ilustre Presidente desta Subcomissão - Senador Dirceu Carneiro - através das Emendas 72 e 319. Estas Emendas foram parcialmente adotadas, em nosso Substitutivo, em seu artigo 16

Os artigos 18 e 19 foram renumerados para 17 e 18, no Substitutivo, mantido integralmente o primeiro e aperfeiçoado o segundo, com o acréscimo da expressão "com as alterações promovidas até a data da promulgação desta Constituição".

Julgamos necessário alterar a proposição original para preservar a revisão do Plano Urbanístico de Brasília, recentemente promovida pelo Autor, Professor Lúcio Costa. Além disso, parece-nos razoável que haja apenas as adaptações necessárias ao funcionamento de sua infra-estrutura e ao atendimento das expectativas de sua comunidade. Caso contrário, haverá a inchação da cidade, transformando-a em uma megalópole, com todos os problemas e desacertos das grandes cidades, descharacterizando-a como centro de decisões do País, conforme sua concepção original.

Várias proposições sugeriram a supressão desses dois artigos, mas foram por nós rejeitadas porque, além de entendermos que as cidades devem manter a sua identidade espacial, como Brasília, por exemplo, com pequenas adaptações, também nos identificamos com os mesmos anseios da Subcomissão de Educação, Cultura e Esportes, que contemplou a matéria em seu anteprojeto.

O artigo 20 do anteprojeto (artigo 19 do Substitutivo) foi modificado com o acréscimo, no item II, da expressão "na parte referente a crimes contra a vida e o patrimônio), quanto à competência da Polícia Federal, em relação às rodovias e ferrovias federais. As demais atribuições são da alçada da Polícia Rodoviária. Com isso, pretendemos evitar uma superposição de competência.

Foi acrescentado o item VII, renumerando o seguinte, para estabelecer a integração de todas as modalidades de transporte à Administração Civil, no prazo de 4 anos, atendendo parcialmente às sugestões contidas nas Emendas 282 e 286.

Ao item VII (atual item VIII), acrescentamos as alíneas f, g e h, atendendo, integralmente, às sugestões contidas nas Emendas de números 63, 84, 124, 137, 191, 195 e

278 e, em parte, as de números 73, 87, 121, 148, 192, 224, 242, 260 e 279.

À alínea a do item VII (atual item VIII) foi acrescida a expressão "salvo nos casos de aproveitamento de energia hidráulica de potência reduzida", para não tolher iniciativas necessárias na geração de energia elétrica de pequena magnitude.

Julgamos realmente importante deixar a cargo da União legislar sobre Regiões Metropolitanas, proteção ao meio ambiente e responsabilidade pelos danos causados a ele e ao patrimônio histórico e cultural. São assuntos da competência deste Órgão Técnico e que, pela sua relevância, devem ser regulados por legislação federal.

O parágrafo único do artigo 22 do Substitutivo, adicionado ao anteprojeto original, pretende garantir a competência supletiva dos Estados, Regiões Metropolitanas e Municípios, quanto às atribuições da União para legislar, conforme dispõe o item VIII do Substitutivo. Entendemos que a diretriz deve ficar a cargo da União, mas sem esquecer dos interesses das Unidades da Federação e das Regiões Metropolitanas sobre os assuntos atinentes às cidades e transportes.

O artigo 21 estabelece a competência do Congresso Nacional para autorizar a implantação de obras federais de construção de estrada, aeroporto, porto, metrô, barragem, ferrovia e pavimentação, bem como efetuar concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias federais.

Sobre o tema foram apresentadas sete emendas das quais foram acatadas integralmente a de nº 008 e parcialmente a de nº 168.

Com a adoção dessas contribuições, fizemos constar novo dispositivo (art. 20 no substitutivo)

A seguir, o artigo 22 do Anteprojeto dispunha, apenas, sobre o uso privativo de embarcações nacionais na navegação de cabotagem, interior e pesqueira. Estabelecia, ainda, que os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como dois terços, pelo menos, dos seus Tripulantes seriam obrigatoriamente brasileiros.

A respeito da matéria, foram apresentadas oito Emendas. Decidimos apoiar, parcialmente, a de nº 070 e a de nº 288 e, integralmente, a de nº 003.

Todas estas sugestões acatadas passaram a fazer parte do novo texto, nos artigos 21, 22 e 23 do Substitutivo.

O anteprojeto, no seu artigo 23, trata de "transporte terrestre de pessoas e bens e de carga aérea, dentro do território nacional".

Sobre o tema foram apresentadas oito Emendas. O Constituinte Denisar Arneiro, através da Emenda nº 037, propôs a inclusão neste dispositivo da expressão "inclusive as atividades de agenciamento", sendo integralmente acatada.

A matéria, incorporada esta sugestão, é tratada no artigo 24 do Substitutivo.

O artigo 24 do anteprojeto versa sobre transporte urbano de passageiros. A respeito da matéria foram apresentadas treze emendas.

Após acurado exame, decidimos acatar parcialmente as Emendas nº 266, 150, 62, 319, 14, 313, 314 e 315.

Incorporadas as sugestões contidas nessas emendas adotamos nova redação, que está consubstanciada no artigo 25 do Substitutivo.

Pelo exposto, submetemos à apreciação dos ilustres membros desta Subcomissão, após cuidadoso exame das emendas apresentadas pelos Senhores Constituintes, um Substitutivo ao anteprojeto por nós elaborado, certos de que merecerá o indispensável apoio para ser incorporado ao novo texto constitucional e atender, desse modo, aos anseios da população brasileira quanto à questão urbana e transporte.

Sala da Comissão, em 23 de maio de 1987.

CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA

- Relator -

SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE

ANTEPROJEITO DA SUBCOMISSÃO

Art. 1º É garantido a todos, para si e para a sua família, o acesso a moradia digna, com infra-estrutura urbana adequada, que lhes preserve a segurança e a intimidade pessoal e familiar.

Art. 2º É assegurado o direito de propriedade, subordinado à sua função social, salvo caso de desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante prévia e justa indenização em dinheiro, ao preço de mercado, com imissão de posse imediata.

Art. 3º Toda moradia adquirida através do usucapião ou de financiamento ou doação do poder público será considerada como bem de família e se destinará exclusivamente à moradia do adquirente e de sua família, ficando isenta de execução por dívidas, salvo as que provierem dos impostos ou do financiamento relativos ao mesmo imóvel.

§ 1º A moradia, nas condições do caput deste artigo, não poderá ter outro destino e nem ser alienada, salvo se para compra de outro imóvel, de maior valor econômico, em cujo caso o segundo imóvel conservará os atributos de destinação, isenção de execução por dívidas e inalienabilidade, de que trata este artigo.

§ 2º O registro da escritura de compra e venda do imóvel original somente será feita com a anexação da escritura de compra e venda do segundo imóvel adquirido, devidamente registrado no cartório competente.

§ 3º A isenção de execução por dívida, a destinação e a inalienabilidade, duração enquanto viverem os cônjuges e até que os respectivos filhos atinjam a maioridade.

Art. 4º Aquele que, não sendo proprietário de imóvel urbano ou rural, possuir como seu, por cinco anos ininterruptos, de boa-fé, sem oposição e com justo título, imóvel urbano de até cento e vinte e cinco metros quadrados de área, adquirir-lhe-á o domínio, podendo requerer ao juiz que assim o declare por sentença, a qual lhe servirá de título para a matrícula no registro de imóveis.

§ 1º Somente terá direito ao domínio de que trata o caput deste artigo o possuidor que tiver construído mo radia própria para sua família, ainda que precária a edificação.

§ 2º O direito previsto neste artigo será reco nhecido apenas uma vez, ao mesmo possuidor.

Art. 5º Bens públicos não serão adquiridos por usucapião.

Art. 6º Fica extinto o instituto da enfiteuse, bem como os direitos e obrigações dela decorrentes, em imóveis urbanos públicos e de pessoas físicas e jurídicas de direito privado, adquirindo o enfiteuta, sem ônus, pleno domínio da propriedade.

Art. 7º Lei Complementar definirá os percentu ais mínimos dos orçamentos anuais e plurianuais da União, Esta do; Distrito Federal, Territórios e Municípios de pequeno e médio porte, que serão consignados para a compra de terrenos urbanos e implantação de infra-estrutura urbana destinados à população de baixa renda nas cidades de pequeno e médio porte.

Art. 8º A União manterá um sistema financeiro de habitação destinado a financiar a aquisição de terrenos e a construção e compra de moradias.

Parágrafo Único. São exclusividades deste siste ma a captação e a aplicação dos depósitos do Fundo de Garantia

do Tempo de Serviço e de cadernetas de poupança; a lei definirá um percentual, nunca inferior a quarenta por cento, para atendimento às cidades de pequeno porte.

Art. 9º Os campos de treinamento e instrução militar onde sejam utilizados armamentos e munições pesadas serão localizados num raio de dez quilômetros de distância dos centros urbanos.

Art. 10 Lei Complementar poderá estabelecer regiões metropolitanas, por agrupamento de municípios integrantes da mesma região do Estado, para a organização e a administração dos serviços públicos intermunicipais de peculiar interesse metropolitano, sempre que o atendimento destes serviços ultrapassar o território municipal e impuser o emprego de recursos comuns.

Art. 11 São considerados de interesse metropolitano, entre outros, os seguintes serviços:

I - saneamento;

II - ocupação e uso do solo metropolitano;

III - transportes, sistema viário, eletrificação e limpeza urbana;

IV - aproveitamento dos recursos hídricos;

V - proteção de meio ambiente e controle da poluição;

VI - educação, cultura e saúde pública

VII - lazer, esporte e turismo;

VIII - segurança pública;

IX - outros serviços considerados de interesse me
tropolitano por lei estadual.

Art. 12 A União, os Estados, e os Municípios in
tegrantes da Região Metropolitana e Aglomerados Urbanos consig
narão, obrigatoriamente, em seus respectivos orçamentos, recur
sos financeiros compatíveis com o planejamento, a execução e a
continuidade das funções públicas de interesse comum.

Art. 13 Lei Estadual disporá sobre a autonomia,
a organização e a competência da Região Metropolitana, como en
tidade pública e territorial de governo metropolitano, poden
do atribuir-lhe:

I - delegação para promover a arrecadação de ta
xas, contribuição de melhoria, tarifas e preços, com fundamen
to na pretação de serviços públicos de interesse metropolita
no;

II - competência para expedir normas em matéria
de interesse da região.

§ 1º Cada Região Metropolitana criará o seu Con
selho Metropolitano, composto por todos os prefeitos in
tegrantes da Região, e expedirá seu próprio Estatuto, que será apro
vado pela Assembléia Legislativa do Estado, respeitadas a Cons
tituição e a legislação aplicável.

§ 2º Poderão participar do conselho Metropolita
no representantes do Estado e da União, na forma estabelecida
no estatuto Metropolitano, assegurada a maioria absoluta de
prefeitos.

Art. 14 A União, os Estados, os Municípios e as
Regiões Metropolitanas estabelecerão mecanismos de cooperação
de recursos e de atividades para assegurar a realização dos
serviços metropolitanos.

Art. 15 Pertence à Região Metropolitana o produto da arrecadação do imposto de transmissão inter-vivos referente aos imóveis nela localizados.

Art. 16 As populações locais, através da manifestação de pelo menos 5 % (cinco por cento) de seu eleitorado, poderão ter a iniciativa de projetos de lei de interesse específico do bairro, da cidade ou da região a que pertençam, conforme se dispôs na Lei Complementar.

Art. 17 Será preservada a memória urbana conforme dispuser a lei.

Art. 18 O Plano Piloto de Brasília será preservado de acordo com a sua concepção original, com as alterações previstas até a data da promulgação desta Constituição.

Art. 19 Compete à União:

I - estabelecer princípios e diretrizes para o Sistema nacional de Transportes e Viação;

II - executar os serviços de polícia marítima, aérea e de fronteira, através da Polícia Federal, e, por este mesmo Órgão, nas rodovias e ferrovias federais, na parte referente a crimes contra a vida e o patrimônio;

III - dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual;

IV - explorar, diretamente, ou mediante concessão permissão ou licença:

a) as vias de transporte entre portos marítimos e fronteiras nacionais ou que transponham os limites do estado ou do Território;

b) a navegação aérea, aeroespacial e a utilização da infra-estrutura aeroportuária;

V - instituir imposto sobre transporte de qual

VI - manter o Correio Aéreo nacional;

VII - integrar à Administração Civil, de forma progressiva, no prazo máximo de quatro anos, e conforme dispuser a lei, todas as modalidades de transporte.

VIII - legislar sobre:

a) concessão ou autorização para derivação em cursos d'água, mediante projetos prévios de múltiplo aproveitamento integrado que preserve o equilíbrio ambiental, salvo em casos de aproveitamento de energia hidráulica de potência reduzida;

b) regime dos portos e da navegação de cabotagem, fluvial e lacustre;

c) tráfego e trânsito nas vias terrestres;

d) direito marítimo e aeronáutico;

e) direito urbanístico, diretrizes e bases de ocupação e uso do solo e desenvolvimento urbano e regional;

f) regiões metropolitanas, aglomerações urbanas, microregiões e regiões de desenvolvimento econômico;

g) proteção ao meio ambiente e controle da poluição;

h) responsabilidade por danos ao meio ambiente natural e urbano e aos bens e direitos de valor artístico, histórico, arquitetônico, urbanístico, turístico e paisagístico.

Parágrafo único. A competência da União não exclui a dos Estados, Regiões Metropolitanas e Municípios para legislar supletivamente sobre a matéria constante do item VIII.

Art. 20 compete ao Congresso Nacional dar prévia autorização para:

I - implantação de obras federais de construção mentação, e outros que a lei determinar.

II - concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias e ferrovias federais, vedado o monopólio.

Art. 21 São privativas de embarcações de registro brasileiro as empregadas no transporte aquaviário , com fins comerciais, de bens e pessoas, de um para outro ponto do território nacional ou sob jurisdição nacional; nas atividades de engenharia, científicas, de pesquisa, de exploração de recursos naturais e de apoio marítimo em águas sob jurisdição nacional; no apoio ao transporte aquaviário, nos portos, terminais, atracadouros e fundeadouros sob jurisdição nacional .

Parágrafo único. Em caso de necessidade pública ou interesse científico, o Poder Executivo poderá autorizar, por tempo determinado, o uso de embarcações estrangeiras.

Art. 22 A navegação de cabotagem, interior e pesqueira^f é privativa de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública.

Parágrafo único. Os proprietários, armadores e comandantes de embarcações nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos.

Art. 23 A ordenação do transporte marítimo internacional, respeitadas as disposições de Acordos bilaterais firmados pela União, observará a predominância dos armadores nacionais do Brasil e do país exportador ou importador, em partes iguais, nos Acordos de rateio de frete ou de cargas observado o princípio da reciprocidade.

Art. 24 Os serviços de transporte terrestre de pessoas e de bens e de carga aérea, dentro do território nacional, inclusive as atividades de agenciamento, somente serão explorados pelo poder público, por brasileiros, ou por empresas em que o capital com direito a voto seja majoritariamente nacional, segundo se dispuser em lei.

Art. 25 O acesso ao sistema de transporte público de passageiros, caracterizado como serviço essencial nas áreas urbanas, é um direito do cidadão, cabendo ao poder público, além do planejamento e do gerenciamento, a operação do sistema, diretamente ou mediante concessão, autorização, permissão ou contrato.

§ 1º Ao Poder Público caberá a responsabilidade pela oferta e qualidade dos serviços, assegurando:

- a) a compatibilização do transporte com o zoneamento e o uso do solo;
- b) a integração física e operacional e tarifária das diversas modalidades;
- c) a participação do usuário, através da democratização da gestão desses serviços.

§ 2º São desobrigados do pagamento da tarifa de transporte coletivo de passageiros urbanos os cidadãos brasileiros com idade superior a sessenta e cinco anos.

§ 3º A lei definirá mecanismos para a implantação imediata do Sistema Nacional do Vale Transporte, com aplicação obrigatória em todo o território nacional.

Sala da Comissão, em 23 de maio de 1987


Constituinte JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA