

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.743, DE 2015

(Apensado: PL nº 4.761/2016)

Dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas do serviço de transporte coletivo disponibilizarem em seus carros, metrôs e trens, aparelhos sistema de Wi-Fi.

Autor: Deputado JOÃO DANIEL

Relator: Deputado GILSON MARQUES

I - RELATÓRIO

Vem, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, o projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado João Daniel, tendo por escopo dispor "(...) sobre a obrigatoriedade das empresas do serviço de transporte coletivo disponibilizarem em seus carros, metrôs e trens, aparelhos sistema de Wi-Fi".

Justifica o autor:

"A inclusão digital atualmente está relacionada a inclusão social uma vez que a maioria da população depende de serviços de internet, um dos objetivos do poder público é a universalização dos serviços de banda larga a toda a população brasileira.

Esse serviço é fundamental para possibilitar acesso aos serviços públicos, para estudo e disseminação de conhecimento bem como a troca de informações pertinentes aos mais diferentes temas.

A disponibilização nos ônibus, metrôs e trens aparelhos sistema de Wi-Fi irá possibilitar aos usuários desses sistemas de transporte a possibilidade de estudar, trabalhar entre outros serviços da rede mundial de computadores".

Tramita conjuntamente o PL nº 4.761, de 2016, de autoria do Deputado Aureo, para efeito, de forma assemelhada, dispor “(...) sobre o fornecimento de acesso sem fio à internet em aeronaves e veículos de transporte coletivo de passageiros que especifica”.

A matéria foi distribuída à Comissão de Desenvolvimento Urbano, onde recebeu parecer pela aprovação com substitutivo.

A Comissão de Viação e Transportes, de igual modo, houve por bem aprovar a matéria, na forma de substitutivo.

Cumpre-nos, nesta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 32, IV, “a” do Regimento Interno, a manifestação quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Por tramitar sob o regime conclusivo, nos moldes do art. 24, II, do Regimento Interno, foi aberto o prazo para o oferecimento de emendas (art. 119, I, do mesmo Estatuto Regimental), sem que, todavia, alguma tivesse sido oferecida.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sob o ponto de vista constitucional, vislumbramos óbices à livre tramitação das proposições em exame (PL nº 3.743/2015; seu apenso, PL nº 4.761/2016; e os substitutivos de ambas as Comissões que nos antecederam), no que tange à sua constitucionalidade, considerando-se a inadequada intervenção onerosa do Poder Público em atividades econômicas, como as retratadas pelas referidas proposições.

A esse propósito e contexto, dispõe o art. 170 da Constituição Federal, sobretudo o seu *caput* e o parágrafo único:

“Art. 170 - A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

(...)

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

Da leitura do referido dispositivo constitucional, depreende-se que a Constituição Federal consagrou como valor inerente ao exercício da atividade econômica a liberdade de iniciativa, que nada mais representa do que uma garantia constitucional que visa restringir a interferência do Estado nas atividades econômicas exercidas no país, assegurando, ademais, uma existência digna a todos, conforme os ditames da justiça social, sem exclusões nem discriminações.

Note-se que, com base no referido princípio, não é autorizado ao Estado interferir na forma e modo de administração dos negócios das empresas privadas, exceto quando haja previsão legal nesse sentido, hipóteses restritas à concorrência desleal e ao abuso de poder econômico.

Outrossim, vale ressaltar que, em nosso ordenamento jurídico, as relações comerciais e o mercado de consumo são orientados pelas premissas do liberalismo econômico, um modelo de economia que tem como pressuposto, para a produção de riquezas de um Estado, a liberdade no exercício do trabalho, bem como das práticas comerciais.

Especificamente, no caso do tema sob estudo, as concessões e permissões do Poder Público devem, de igual forma, ser inspiradas no referido pressuposto constitucional, estendendo-se ao que dispõem os art. 175 e 178 da mesma Carta Magna:

Art. 175. 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.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

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

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

(...)

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

Especificamente, em relação aos transportes, há de ressaltar-se que a regulação aqui pretendida pelas proposições atinge interesse de outros entes federativos, quais sejam os Municípios, razão pela qual deve ainda considerar-se os parâmetros constitucionais estabelecidos nas alíneas I e V do art. 30 da Constituição Federal, quais sejam, o peculiar interesse e a organização da concessão ou permissão, quando for o caso:

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

.....

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 desconsideração sobre o interesse peculiar dos Municípios afronta, de igual modo, o princípio federativo, de logo inscrito, como bem sabemos, no *caput* do art. 1º da Constituição Federal:

“Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos:

.....”.

Ademais, nessa hipótese, ocorrerá uma oneração de custos para os prestadores, que deverão suportá-la sem a possibilidade de restaurar o equilíbrio econômico-financeiro da relação estabelecida com o Estado para a prestação do serviço.

Tal aspecto fica ainda mais evidente em face do que dispõe a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que “*Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências*”, muito particularmente no seu Capítulo IV (“Da Política Tarifária”), onde se afirma, *in verbis*:

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

~~§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior.~~

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário.

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

§ 5º A concessionária deverá divulgar em seu sítio eletrônico, de forma clara e de fácil compreensão pelos usuários, tabela com o valor das tarifas praticadas e a evolução das revisões ou reajustes realizados nos últimos cinco anos.[Grifo nosso.]

Então, temos em consideração a oneração da concessionária ou da permissionária sem que a mesma possa adequar-se, financeiramente, com a nova obrigação, que redundará em um serviço oneroso, tal qual preveem as proposições sob consideração, na forma, em geral do art. 2º, que se repete nos substitutivos, na proposição principal e, de forma assemelhada, na proposição apensada: “*Art. 2º A obrigatoriedade a que se refere o art. 1º não poderá ser justificativa para aumento dos preços das passagens*”

A justificativa e, por extensão, a intenção desta proposta é nobre, uma vez que a internet é fator de inclusão social atualmente. Trata-se, portanto de iniciativa que indubitavelmente promove a melhoria dos serviços à população. Por sua vez, a imposição desta obrigatoriedade implica necessariamente em aumento de custos ao prestador de serviço, conforme já exemplificado acima. Assim, o resultado prático final não é conhecido, uma vez que não se pode prever de que forma o concessionário absorverá esse ônus adicional.

Dessa forma torna-se imperativo que, se o ente concedente assim entender, conste nos editais de licitação a obrigatoriedade de as empresas do serviço de transporte coletivo disponibilizarem em seus carros, metrô e trens, aparelhos de sistema de Wi-Fi, permitindo aos licitantes e ao futuro concessionário a correta precificação e remuneração pelo serviço prestado.

Não obstante a intencionalidade deste Projeto de Lei, a perspectiva de inconstitucionalidade macula o perfil das proposições em sua juridicidade, haja vista o confronto, como decorre do acima exposto, com os princípios que informam o ordenamento jurídico nacional. Nesses termos, votamos pela inconstitucionalidade e injuridicidade dos Projeto de Lei de nº 3.743, de 2015; do Projeto de Lei nº 4.761, de 2016, apensado; e dos Substitutivos das Comissões de Desenvolvimento Urbano e de Viação e Transportes, restando prejudicada a análise da técnica legislativa.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado GILSON MARQUES

Relator