

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 4.374, DE 2008

Disciplina, no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs, a exploração do serviço de transporte de passageiros e bem em veículo de aluguel a taxímetro e dá outras providências.

Autor: Deputado Gonzaga Patriota

Relator: Deputado Delegado Edson Moreira

I - RELATÓRIO

Vem, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, a proposição em epígrafe de autoria do Deputado Gonzaga Patriota com o propósito de disciplinar, “[...] no âmbito das Regiões Integradas de Desenvolvimento – RIDEs, a exploração do serviço de transporte de passageiros e bem em veículo de aluguel a taxímetro e dá outras providências”.

Justifica o autor:

As Regiões Integradas de Desenvolvimento (Ride) são as regiões metropolitanas brasileiras que se situam em mais de uma unidade federativa. Elas são criadas por legislação federal específica, que delimita os municípios que a integram e fixa as competências assumidas pelo colegiado dos mesmos. A Ride constitui situação relativamente recente na legislação e na prática federativa brasileira.

A primeira RIDE estabelecida foi a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, criada pela Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 e regulamentada pelo Decreto nº 2.710, de 4 de agosto de 1998. Em 2002, foram instituídas duas novas RIDE, a Região Administrativa Integrada de

Desenvolvimento do Pólo Petrolina e Juazeiro e a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina.

A idéia matriz que deu origem às Ride já estava presente no artigo 43 da Constituição Federal, que abre a possibilidade de negociações entre municípios, Estados e a própria União, visando consensos, por exemplo, sobre limites, objetivos comuns, instrumentos de gestão a serem utilizados, além de normas comuns. Somente após tais ajustes as Ride podem ser criadas, sempre por legislação complementar, para efeito de articulação da ação administrativa dos entes federativos envolvidos, dentro de um modelo que aplica de forma uniforme a todos os casos de Ride já criadas ou por criar no Brasil.

As Regiões Integradas resgatam o planejamento e as parcerias com a sociedade como estratégia para o desenvolvimento regional e como base para a gestão do território, fundada na articulação entre diferentes esferas de governo.

Nelas, um conselho de representantes federais, estaduais e municipais realiza a elaboração solidária e consensual de um Programa Especial de Desenvolvimento para a Ride, no qual estejam explicitados os objetivos, os instrumentos, as parcerias, envolvendo necessariamente também a sociedade civil, além dos governos.

A RIDE do Pólo Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) foi criada pela Lei Complementar nº 113, de 19 de setembro de 2001, e regulamentada pelo Decreto nº 4366, de 9 de setembro de 2002, na estrutura do Ministério da Integração Nacional. Essa Ride abriga 610 mil habitantes em 34 mil quilômetros quadrados e abrange quatro municípios de Pernambuco - Petrolina, Lagoa Grande, Santa Maria da Boa Vista e Orocó - e quatro da Bahia - Juazeiro, Casa Nova, Sobradinho e Curaçá.

Na primeira reunião do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina e Juazeiro (Coaride Petrolina e Juazeiro), em dezembro de 2003, decidiu-se sobre o primeiro projeto que ganharia apoio: o incentivo ao desenvolvimento do turismo nos oito municípios, em especial o turismo associado às agricultura irrigada, ciência e tecnologia; e à vitivinicultura, ou enoturismo. Esse projeto recebeu recomendação expressa de encaminhamento do Coaride Petrolina e Juazeiro e, para sua elaboração, contou com a participação de representantes de todos os oito municípios da Ride Petrolina e Juazeiro e com apoio técnico do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Pernambuco (Sebrae/PE).

Falta, no entanto, iniciativas concretas, sobretudo no que diz respeito ao transporte, pois não se entende um turismo efetivo sem transportes eficientes e integrados. Na área de transportes de ônibus e táxis, por exemplo, ainda faltam medidas concretas a fim de inserir a região no processo de promoção de iniciativas integradas para redução das desigualdades e considerando-a como todos esperam em "espaço privilegiado de articulação e convergência das políticas públicas dos três níveis de governo e da sociedade civil organizada".

Os taxistas têm encontrado dificuldades para levar turistas e outros passageiros para as diversas localidades que compõem a RIDE do pólo Petrolina-Juazeiro, como aeroporto, centro de abastecimento e pontos turísticos. Como se desenvolverá o turismo, conforme pretendemos desde 2003, com entraves tão antiquados

como esse á livre circulação de táxis e ônibus? A ANTT tem proibido sistematicamente a circulação de táxis com passageiros entre Petrolina e Juazeiro. Entendemos que as proibições da Lei nº 10.233/2001 e suas resoluções não devem atingir as populações residentes ou em trânsito em municípios contíguos ou separados por rios ou simplesmente por faixas e que dependem uns dos outros em suas atividades diárias e sobretudo integradas por interesses comuns de turismo, comércio e indústria.

Pela importância e relevância deste Projeto para as populações que habitam essas áreas e para o desenvolvimento da integração e do turismo, a atividade mais promissora e geradora de empregos de muitas áreas do Brasil, contamos com a solidariedade dos nobres pares na apreciação e aprovação desta proposição.

A matéria foi distribuída, para apreciação de mérito, às Comissões de Desenvolvimento Urbano, que a rejeitou; Seguridade Social e Família, que a aprovou; e de Viação e Transportes, que a aprovou com um Substitutivo.

Em razão da divergência de pareceres, o regime original de tramitação conclusiva, fixado nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno, foi superado. Desse modo, não sendo obstada em sua constitucionalidade e/ou juridicidade, a matéria será encaminhada para análise do Plenário.

Compete-nos, nos termos do art. 54, I, do Regimento Interno, a análise da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

No que diz respeito à nossa competência regimental, temos que indicar, de forma objetiva e categórica, óbice insuperável de natureza constitucional à livre tramitação da matéria. Em outras palavras, o PL nº 4.374, de 2008, está impregnado de vício insuperável que lhe grava a inconstitucionalidade.

Em sintonia com o que já foi observado no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Urbano, a proposição sob exame desrespeita o sistema federativo, basicamente no que diz respeito à definição de

competências dos Municípios, em consideração ao seu peculiar interesse (a Constituição de 1988 emprega a expressão “interesse local”):

“Art. 30. Compete aos Municípios:

I- legislar sobre assuntos de interesse local;

.....”

E, no caso em questão, o interesse local se explicita na justa medida em que cada Município tem suas peculiaridades, suas particularidades sociais, demográficas e geográficas.

Assim, o transporte – no caso “o transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro” – não pode ser fixado por lei federal, uma vez que o comando normativo de uma lei federal procura alcançar indistintamente, a partir da definição constitucional de competências, todo território nacional.

Nós, Deputados Federais, ou os Senadores, por mais que estejamos investidos em boa vontade, jamais teremos conhecimento pleno das circunstâncias locais das cidades de todo o País, razão pela qual arriscaríamos cometer injustiças se ousássemos regular, sem o conhecimento das peculiaridades locais, serviços de transporte público a partir de Brasília.

Para sermos mais precisos, lembremo-nos que o constituinte originário foi mais específico, nos auxiliando a concretizar a hipótese já mencionada do inciso I do art. 30, com o disposto no inciso V:

Art. 30 Compete aos Municípios:

.....

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;

.....”

Portanto, a despeito do nobre propósito do autor da proposição sob análise, não nos resta outra opção senão apontar a sua inconstitucionalidade, que atinge sua essência, sendo, por isso, insuperável. O tema em questão deve ser tratado em nível municipal, sob pena de violarmos o princípio federativo, insculpido no art. 1º da Constituição Federal.

De igual modo, o mesmo vício de inconstitucionalidade contamina o substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transportes, uma vez que trata do mesmo tema e com o mesmo desiderato, tendo curso e aplicação, portanto, o brocardo jurídico de que “o acessório segue o principal”.

Nesses termos, votamos pela inconstitucionalidade do Projeto de Lei nº 4.374, de 2008, e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado DELEGADO EDSON MOREIRA
Relator