

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 22, DE 2019

Institui o "Passe Livre Atleta" nos Sistemas de Transporte Público Municipal e Semiurbano de Passageiros, para atletas de todas as modalidades esportivas.

Autor: Deputado WELITON PRADO

Relator: Deputado PEDRO AIHARA

I – RELATÓRIO

O presente projeto de lei objetiva instituir o “Passe Livre Atleta” nos Sistemas de Transporte Público Municipal e Semiurbano de Passageiros, em caráter pessoal e intransferível, para atletas de todas as modalidades esportivas, que estejam registrados em suas respectivas federações.

Salientamos que o “Passe Livre Atleta” proposto tem validade de até seis meses e sua utilização fica condicionada à apresentação da “carteira atleta” atualizada.

Ainda, para obter o “Passe Livre Atleta”, o desportista deverá se cadastrar na Secretaria de Esportes Municipal ou na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), portando os seguintes comprovantes: de residência; de registro em modalidade esportiva na federação correspondente e de matrícula escolar.

Nos termos do art. 32, inciso VII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria.

A proposição já teve o mérito analisado na Comissão do Esporte, onde recebeu parecer aprovado por meio de um Substitutivo. Em seguida, a proposição será encaminhada à Comissão de Viação e Transportes,



para análise de mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A proposição em exame está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e tramita em rito ordinário.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A presente proposição visa trazer benefícios para o transporte de jovens atletas de baixa renda, grupo que representa prováveis talentos promissores e que, por não terem muitas vezes condições de arcarem com seu deslocamento, ficam sem condições de participar dos treinos da forma adequada.

A ideia do autor da proposição, nobre Deputado Weliton Prado é louvável e este parlamentar não apresenta óbice sobre a importância do tema, entretanto ela esbarra em alguns obstáculos que serão aqui analisados.

Preliminarmente, faremos uma análise da questão das competências constitucionais, que muito nos ensina acerca desse tema. Portanto, explicamos o art. 21 da Constituição Federal, que define ser de responsabilidade da União à exploração direta ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Em relação à responsabilidade municipal, determinou-se que é de competência desses entes *“organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, inclusive o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”* (art. 30, inciso V). No caso do transporte intermunicipal, ele não foi referido explicitamente no texto constitucional, por isso está na esfera estadual, como competência residual (art. 25, § 1º).



Dessa maneira, depreendemos que o “Passe Livre Atleta” não pode ser estabelecido por lei federal, uma vez que não é possível conceder, por lei federal, gratuidade no serviço de transporte coletivo urbano ou intermunicipal, tendo que deixarmos a cargo das Assembleias Legislativas de cada Estado e das Câmaras Municipais, pela competência estabelecida na legislação.

Necessário destacar que, além do aspecto relativo às competências constitucionais de cada ente da federação, matéria que ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, a criação de um benefício de gratuidade, seja em que tipo de serviço for, depende do exame da questão do financiamento do benefício pretendido.

Dispõe o art. 175 da Constituição Federal que cabe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. O mesmo dispositivo também remete a disciplina da matéria à lei ordinária, Lei nº 8.987, de 1995. Essa lei, que *“dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal”*, foi complementada pela Lei nº 9.074, de 1995, que regula a outorga e as prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos. Salientamos que a última condiciona a estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Concluímos, assim, que o benefício tarifário aqui proposto precisa ser adequadamente custeado. Para tanto, dispomos de duas alternativas: subsídio direto ou cruzado. Explicamos.

No subsídio direto, o custo do benefício é coberto via recursos públicos, o que vai de encontro à escassez de recursos que caracteriza os orçamentos públicos no Brasil, sobretudo no âmbito municipal, com o qual nos preocupamos aqui. Quanto ao subsídio cruzado, interno ao próprio sistema, ele inclui o custo dos usuários não pagantes na composição da tarifa, elevando-a,



motivo pelo qual entendemos que pode ser prejudicial a muitos municípios não preparados para se adequar a tal medida.

Por fim, podemos concluir que, em que pese a nobre intenção do autor da proposição, o projeto de lei é inviável, por todos os motivos colocados.

Pelo exposto, nosso voto é, quanto ao mérito, pela REJEIÇÃO do PL nº 22, de 2019 e do substitutivo da Comissão do Esporte.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado PEDRO AIHARA
Relator

