

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.307, DE 2022

Dispõe sobre o transporte gratuito de mesários e jurados no exercício do múnus público, bem como, de testemunha e vítima oficialmente intimadas para comparecer em unidade jurisdicional ou de polícia judiciária.

Autor: Deputado HAROLDO CATHEDRAL

Relator: Deputado GUTEMBERG REIS

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende dispor sobre o transporte gratuito de mesários e jurados no exercício do múnus público, além de testemunhas e vítimas oficialmente intimadas a comparecer em unidade jurisdicional ou de polícia judiciária.

Para tanto, ficariam obrigados os concessionários e permissionários de transporte público rodoviário e de região metropolitana, a oferecer o serviço, sem quaisquer ônus, para tais agentes com a seguinte limitação: comparecimento em eleição, no caso da convocação dos mesários pela Justiça Eleitoral; realização de audiência agendada e das sessões de julgamento do Tribunal do Júri, no caso de intimação para comparecimento de testemunhas e vítimas em audiência judicial, ou comparecimento obrigatório dos jurados convocados a compor o Tribunal do Júri; e comparecimento de testemunhas e vítimas nas unidades de polícias judiciárias.

Por fim, o projeto estabelece que o transporte limitar-se-á ao trecho compreendido entre o domicílio do convocado ou intimado e o local da convocação.



O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em tela objetiva dispor sobre o transporte gratuito de mesários e jurados no exercício do múnus público, além de testemunhas e vítimas oficialmente intimadas a comparecer em unidade jurisdicional ou de polícia judiciária.

Para tanto, ficariam obrigados os concessionários e permissionários de transporte público rodoviário e de região metropolitana, a oferecer o serviço, sem quaisquer ônus, para tais agentes com determinadas limitações de horários e datas.

A ideia do autor da proposição é louvável, entretanto ela esbarra em certos obstáculos que serão aqui examinados.

Em primeiro lugar, analisamos as competências constitucionais, que muito nos ensina acerca desse tema. O art. 21 da Carta Magna define ser de responsabilidade da União a 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).

Desse modo, compreendemos que a gratuidade aqui proposta não pode ser estabelecida por lei federal, uma vez que não é possível conceder, por esta, gratuidade no serviço de transporte coletivo urbano ou intermunicipal.

É preciso registrar 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.

Concluimos, portanto, 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.

Além disso, destacamos jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (ADI nº 2.733/ES), que firmou o seguinte:

“Ao impor obrigações às concessionárias não previstas nos contratos de concessão, o legislador interfere em campo reservado ao Poder Executivo, incidindo em inconstitucionalidade, por violar o princípio da separação dos poderes, previsto no artigo 2º da Constituição Federal e no artigo 5º da Constituição Estadual. Ademais, ao gerar o desequilíbrio na relação contratual, o projeto acaba por violar também os artigos 37, inciso XXI, e 175 da Constituição Federal, porquanto não é permitido ao legislador alterar os parâmetros de atuação das concessionárias, que estão contemplados em contratos, sem restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro.”

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 2.307, de 2022.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado GUTEMBERG REIS
Relator

