

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.820, de 2003

Estabelece o passe livre, nos transportes coletivos urbanos, ao acompanhante do passageiro acometido de labirintite ou de síndrome do pânico.

Autor: Deputado **JOVAIR ARANTES**

Relator: Deputado **PHILEMON RODRIGUES**

I - RELATÓRIO

A proposta que ora chega para o exame deste órgão técnico determina que seja concedido o passe livre nos transportes coletivos urbanos ao acompanhante do passageiro acometido de labirintite ou de síndrome do pânico. Em sua justificção, o Autor defende que a medida é necessária em virtude da situação de extrema dependência vivenciada pelas pessoas com esse tipo de enfermidade.

Distribuída inicialmente à Comissão de Seguridade Social e Família, a proposição foi rejeitada quanto ao mérito, contra o voto favorável do relator, Deputado Dr. Ribamar Alves.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Ainda que seja louvável a preocupação do Autor com a segurança dos pacientes acometidos de labirintite ou de doença do pânico, a medida proposta, infelizmente, não reúne condições de ser aprovada. A concessão de benefícios tarifários no serviço de transporte público de passageiros, embora seja um alvo bastante perseguido pelos parlamentares, pode ser questionada, tanto em relação a sua adequação à Carta Magna, quanto no que concerne a aspectos operacionais.

No primeiro caso, embora não seja matéria de competência deste órgão técnico, cabe registrar que a Constituição Federal atribui à União a competência para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária; os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; e os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (art. 21, XII). Ao município, por sua vez, compete 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). Quanto aos Estados, cabe-lhes, a título de competência residual, a prestação do serviço de transporte intermunicipal. É ponto pacífico que a definição de normas para regular a prestação do serviço, incluindo a fixação de tarifas e a eventual concessão de benefícios, deve ser feita pelo poder concedente em cada caso. Assim, somente seria possível, por lei federal, conceder gratuidade ou desconto tarifário nos serviços de transporte de competência da União.

À parte dessas considerações acerca da competência, cabe abordar aquele que, em nossa opinião, constitui o principal problema relacionado à concessão de gratuidade ou desconto tarifário: o financiamento do benefício. O art. 175, *caput*, de nossa Constituição Federal declara incumbir “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 parágrafo único desse mesmo dispositivo determina que a lei deve dispor sobre uma série de condições para a prestação do serviço público, incluindo a política tarifária. A determinação mencionada foi cumprida quando da edição da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que, entre outras providências, “dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição

Federal”. Essa norma legal foi complementada pela Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que regula a outorga e as prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos, a qual dispõe, em seu art. 35, que a estipulação, pelo poder concedente, de benefícios tarifários fica condicionada à previsão 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.

Em outras palavras, qualquer benefício tarifário depende de subsídio direto, via recursos públicos, ou de subsídio cruzado, via revisão de tarifas. A primeira alternativa encontra óbice na escassez de recursos que caracteriza os orçamentos públicos no País, bem como na Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), que impõe severo controle sobre a criação ou ampliação de benefícios (sejam de natureza fiscal ou relativos à seguridade social) e sobre os atos governamentais que geram despesa, em particular os de caráter continuado. A segunda opção, por sua vez, gera aumento de tarifas, elevando ainda mais o já alto custo do transporte público no País e penalizando o conjunto da sociedade.

Assim, em que pesem as boas intenções do nobre Autor da proposta, votamos pela **rejeição** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 1.820, de 2003.

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado **PHILEMON RODRIGUES**
Relator