

# **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

## **PROJETO DE LEI Nº 6.362, DE 2005**

*Torna gratuito o transporte coletivo urbano metropolitano e intermunicipal nos dias da realização da votação de pleitos eleitorais.*

Autor: Deputado **VICENTINHO**  
Relator: Deputado **MAURO LOPES**

### **I - RELATÓRIO**

A proposição em epígrafe pretende obrigar empresas e cooperativas de transportes públicos a transportar gratuitamente o eleitor no dia de votação de pleitos eleitorais, não sendo permitido a tais empresas e cooperativas modificar ou diminuir o trajeto ou o número de veículos utilizados. O texto determina que a gratuidade é válida durante as 24 horas do dia do pleito e remete ao órgão governamental competente a regulamentação dos recursos compensatórios demandados para cobrir o ônus do benefício. Segundo o autor, a medida é necessária para evitar que eleitores de baixa renda “troquem” seu voto pelo transporte no dia da eleição.

Ao projeto de lei relatado foram apensadas outras três proposições, a saber:

- PL nº 7.687, de 2006, do Sr. Antônio Carlos Biffi, que “torna gratuito o transporte coletivo urbano público por ocasião dos pleitos eleitorais”;
- PL nº 358, de 2007, do Sr. Sérgio Brito, que “torna gratuito o transporte coletivo urbano nos dias de realização dos pleitos eleitorais”;
- PL nº 2.679, de 2007, do Sr. Cristiano Matheus, que “dispõe sobre transporte gratuito de eleitores no dia das eleições”.

Despachadas originalmente às Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania, as proposições receberam, na primeira das comissões de mérito, parecer pela aprovação com substitutivo da relatora,

Deputada Gorete Pereira. Esse substitutivo traz as seguintes alterações de conteúdo, em relação ao projeto de lei principal:

- explicita que a gratuidade é válida no transporte coletivo urbano público;
- determina a comprovação da condição de eleitor por meio da apresentação do respectivo título;
- estabelece o horário de vigência do benefício da gratuidade como sendo o período desde duas horas antes do início até duas horas depois do final do pleito;
- determina a aplicação de multa, a critério do juízo eleitoral competente, para as empresas ou cooperativas que alterarem os trajetos das linhas ou diminuírem o número de veículos no dia do pleito.

Por requerimento do Deputado Chico da Princesa, esta Comissão de Viação e Transportes foi incluída entre aquelas designadas para se pronunciarem sobre o mérito da matéria.

Considerando que o Plenário da Casa deverá manifestar-se sobre as proposições, não foi aberto prazo para emendas nas comissões.

É o nosso relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

A questão da corrupção eleitoral é realmente um problema sério, que todos nós devemos contribuir para combater. Nas regiões mais pobres do País, eleitores são cooptados não apenas por candidatos que oferecem transporte gratuito no dia da eleição, o que é proibido, mas também por aqueles que oferecem um sanduíche ou uma “quentinha”. Outros “trocam” seu voto pela promessa de uma prótese dentária ou de um emprego ou, ainda, de inclusão em programas sociais diversos. Ocorre que, da mesma forma que não podemos oferecer todos esses itens gratuitamente, proporcionar transporte gratuito não é a melhor alternativa para solucionar o problema apontado.

Em primeiro lugar, todos sabemos que a prestação de serviços públicos, é uma incumbência do Poder Público, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, conforme o mandamento do art. 175 da Constituição Federal, cujo parágrafo único prevê a edição de uma lei federal dispendo, entre outras matérias, sobre as condições dos contratos de concessão ou permissão e a política tarifária. O diploma legal

requerido pela Carta Magna é a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que, entre outras providências, trata das concessões e permissões para a prestação de serviços públicos, mais tarde 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:

Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente fica condicionada 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.

Estudo técnico específico sobre a concessão de gratuidades no serviço de transporte público coletivo de passageiros, elaborado pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados e disponível na *internet*, informa que, a partir dessa premissa, só existem duas alternativas para o custeio de gratuidade ou descontos na tarifa dos serviços. A primeira corresponde ao subsídio direto, via recursos públicos, e a segunda alternativa é a do subsídio cruzado, interno ao próprio sistema, que consiste em incluir o custo dos usuários não pagantes na composição da tarifa.

O texto da proposta, ao remeter a questão dos recursos compensatórios necessários à regulamentação pelo órgão governamental competente, não indica claramente qual o caminho pretende tomar.

A adoção do subsídio cruzado parece difícil de operacionalizar, uma vez que, no dia da eleição, a imensa maioria dos usuários seria de não-pagantes, o que tornaria difícil diluir o custo do benefício no preço cobrado dos pagantes. Também seria inadequado diluir esse custo na tarifa paga pelos usuários pagantes do serviço de transporte público ao longo dos demais dias do ano, pois como calcular o impacto da referida gratuidade?

Se, por outro lado, a intenção é subsidiar o benefício, lembramos que a opção encontra sérios obstáculos, tanto na escassez de recursos que caracteriza os orçamentos públicos no País, como na Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), que trouxe ainda maior controle sobre a criação ou ampliação de benefícios (sejam de natureza fiscal ou relativos à seguridade social), bem como sobre os atos governamentais que gerem despesa.

Ademais, embora não seja questão do mérito específico desta Comissão, lembramos que o transporte urbano é de competência municipal, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição Federal. O

entendimento que prevalece nesta Casa é o de que cabe a cada ente do Poder Público regular a prestação do serviço no âmbito de sua competência, regulação essa que inclui a fixação de tarifas e a eventual concessão de benefícios. Assim, prever que a regulamentação dos recursos compensatórios fica a cargo do órgão governamental competente significa remeter a questão ao Poder Público municipal, que parece ser uma ingerência indevida, descabida no âmbito de uma lei ordinária.

Finalmente, devemos deixar registrado que a Justiça Eleitoral possui recurso orçamentário específico para cobrir os custos eleitorais, o que inclui, entre outras prerrogativas, a de solicitar transporte especial para as áreas mais necessitadas. Assim, aquele eleitor de baixa renda, que estaria, em tese, mais vulnerável à ação dos candidatos dispostos a barganhar votos, pode ser devidamente atendido.

Diante do exposto, votamos pela **rejeição** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 6.362, de 2005, e de seus apensos.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2008.

Deputado **MAURO LOPES**  
Relator

2008\_4142\_Mauro Lopes\_049