

Estaduais e Municipais de Transporte ou órgãos similares, dando ainda causa à anulação da concessão a infração a qualquer dispositivo da proposição.

O projeto de lei foi, inicialmente, distribuído à Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, onde não recebeu emendas e foi aprovado na forma do Substitutivo adotado pela Comissão, que teve origem, por sua vez, no voto em separado do Deputado GILNEY AMORIM, Relator vencedor, contra o voto em separado do primitivo Relator, Deputado AGNALDO TIMÓTEO.

Em seguida, foi a proposição distribuída à Comissão de Viação e Transportes, onde recebeu parecer pela sua rejeição e, também, do Substitutivo adotado pela CDCMAM, tanto por parte do Relator como da própria Comissão.

Finalmente, a matéria encontra-se agora nesta CCJR, onde aguarda parecer, no prazo previsto para o regime ordinário de tramitação, sobre a sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De início, é de se frisar que nem a proposição nem o Substitutivo da CDCMAM contêm vício de iniciativa, já que compete à União legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, XI, da Constituição Federal. Nem se diga que se trate aqui de interesse local dos Municípios, ou de seu "peculiar interesse," como fixa a doutrina no trato da questão, pois as proposições visam também ao transporte interestadual, não incidindo, portanto, na espécie, o art. 30, V, da Lei Maior.

Com efeito, visando equalizar toda uma série de problemas relativos à prestação do serviço público relativo ao transporte de massa nos centros urbanos, é que a Constituição Federal delega à União a parametrização das concessões de tais serviços.

As proposições encontram, também, respaldo na competência que detém a União para "instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano", conforme se lê no art. 21, XX, do Diploma Básico.

Outrossim, nada há também nas proposições que possa atentar contra qualquer preceito da Lei Maior, o mesmo valendo para o ordenamento jurídico como um todo.

Trata-se, isto sim, de salutar e oportuno projeto de lei que visa a amenizar e solucionar alguns dos problemas típicos das conurbações, em geral, e dos grandes centros urbanos, em especial.

Com efeito, o legislador ordinário tem o poder-dever de dar atenção aos problemas que afetam aos usuários dos serviços concedidos de transporte coletivo nos centros urbanos e, particularmente, nas grandes cidades, em razão da notória relevância que o problema atinge nestas últimas.

A proposição e o Substitutivo, neste sentido, parecem vir preencher lacuna importante, no tocante à efetiva atuação do Poder Público visando à melhoria das condições de locomoção nos centros urbanos.

Assim, ao exigir a garantia da prestação continuada do serviço em todas as capitais e cidades de médio porte e o cumprimento da lei por parte dos concessionários do serviço, bem como assegurar o mínimo de 2 (duas) opções diárias de horários nas linhas interestaduais, o projeto de lei parece vir ao encontro dos anseios das sofridas populações de baixa renda de nossas cidades.

A seu turno, as inovações introduzidas pelo Substitutivo adotado pelo CDCMAM também merecem louvor, pois explicitam aspectos importantes da proposição principal que poderiam vir a trazer problemas práticos quando da aplicação da lei no dia-a-dia dos centros urbanos.

Contudo, fazemos restrição ao conteúdo do art. 4º da proposição e ao do art. 11 do Substitutivo aprovado pela CDCMAM. A criação e atribuições de órgãos e entidades da Administração Pública, como o são o DNER e as Secretarias Estaduais e Municipais de Educação, somente podem ser feitas por lei de iniciativa exclusiva do Presidente da República (art. 61, II, "e", da CF) e dos Governadores de Estados e Prefeitos, no caso das Secretarias, razão pela qual apresentamos as emendas, em anexo, que visam a suprimir tal dispositivo inconstitucional, tendo em vista a necessidade de respeitar-se o princípio federativo.

Além disso, oferecemos emendas para erradicar o art. 7º da proposição e o art. 14 do Substitutivo adotado pela CDCMAM, pois ambos contêm cláusula de revogação genérica, o que é vedado pela Lei Complementar nº 95, de 1998.

Assim, em vista dos argumentos expostos, votamos pela constitucionalidade e juridicidade do Projeto de Lei nº 466-B, de 1995 e do Substitutivo adotado pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, com as anexas emendas.

Sala da Comissão, em de de 2000.

Deputado ROLAND LAVIGNE

Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO**PROJETO DE LEI Nº 466-B, DE 1995**

Determina a prestação dos serviços concedidos de transporte rodoviário de passageiros e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº 1

Suprima-se o art. 4º do projeto, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em de de 2000.

Deputado ROLAND LAVIGNE
Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO**PROJETO DE LEI Nº 466-B, DE 1995**

Determina a prestação dos serviços concedidos de transporte rodoviário de passageiros e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº 2

Suprima-se o art. 7º do projeto.

Sala da Comissão, em de de 2000.

Deputado ROLAND LAVIGNE
Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

SUBSTITUTIVO APROVADO NA COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS AO PROJETO DE LEI Nº 466-B, DE 1995.

Determina a prestação dos serviços concedidos de transporte rodoviário de passageiros e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº 1

Suprima-se o art. 11 do Substitutivo, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em de de 2000.

Deputado ROLAND LAVIGNE

Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

SUBSTITUTIVO APROVADO NA COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS AO PROJETO DE LEI Nº 466-B, DE 1995.

Determina a prestação dos serviços
concedidos de transporte rodoviário de
passageiros e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº 2

Suprima-se o art. 14 do Substitutivo.

Sala da Comissão, em de de 2000.

Deputado ROLAND LAVIGNE

Relator