

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N.º 5.924, DE 2005.

Dispõe sobre a gratuidade no transporte coletivo intermunicipal e interestadual para os jovens que devam comparecer às atividades referentes à seleção para o serviço militar obrigatório.

AUTOR: Deputado CHICO ALENCAR

RELATOR: Deputado CHICO DA PRINCESA

I - RELATÓRIO

Cuida-se de projeto de lei de autoria do ilustre deputado Chico Alencar que deseja a gratuidade no transporte coletivo intermunicipal e interestadual para os jovens que devam comparecer às atividades referentes à seleção para o serviço militar obrigatório.

Segundo a proposta, para a obtenção da gratuidade, o conscrito deverá comprovar a necessidade de deslocamento em virtude do processo seletivo. A comprovação deverá ser feita por meio da apresentação do seu Certificado de Alistamento Militar (CAM).

A principal justificação do autor do projeto é a de que a gratuidade seria uma contrapartida do Estado ao dever de alistar-se.

O projeto recebeu parecer favorável na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

Nesta Comissão de Viação e Transporte o projeto não recebeu emendas.

Por força do disposto no art. 24, II do Regimento Interno da Câmara dos Deputados o projeto tem parecer conclusivo nas comissões, estando dispensada a competência do Plenário.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Esta Comissão de Viação e Transportes tem se defrontado cotidianamente com inúmeros projetos de lei que buscam conferir gratuidades no sistema de transporte coletivo a um sem número de coletividades.

Tenho dito que não se trata de um mero questionamento da eventual necessidade de amplas camadas da população, que buscam no expediente um mecanismo para contarem com os beneplácitos estatais, sob o entendimento de que servirão para diminuir a extrema desigualdade existente em nosso país.

Contudo, é necessário chamar a atenção para os perigos do exercício de expedientes que conferem gratuidades sem a necessária contrapartida de recursos. Um projeto com aparente boa intenção para um determinado segmento pode, na verdade e ao final, prejudicar toda a universalidade de usuários do transporte.

Inicialmente é necessário fixar o conceito de que o transporte no Brasil está conformado em um sistema, em um conjunto harmônico e complexo de regras constitucionais e infraconstitucionais, que são complementados por outras leis, por resoluções e por normativos específicos. Todos estes diplomas que compõem o sistema de transporte nacional implicam obrigações, deveres e direitos tanto para o Estado cedente como para os concessionários.

Assim, qualquer alteração nos direitos e deveres deve observar o sistema como um todo, sob pena de danificar a harmonia e o conjunto de regras logicamente consolidadas. E mais: as alterações sem a observância mínima do funcionamento do sistema prejudica o Estado, o usuário e essencial segmento da economia nacional.

O transporte de passageiros é serviço público delegado à iniciativa privada pela União (transporte interestadual e internacional), Estados (transporte intermunicipal) e Municípios (transporte urbano), por meio de contratos de concessão ou permissão, regidos pela Lei 8.666/93 (lei de licitações) e pelas leis 8.987/95 e 9.074/95 (leis das concessões), bem como legislações inferiores específicas (decretos, portarias).

Em todos esses diplomas legais há dispositivos que protegem o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados entre a Administração e o particular que presta o serviço. Tudo em consonância com o preceito superior contido no artigo 37, XXI, da Constituição, segundo o qual as obras, *serviços*, compras e alienações da Administração Pública serão contratados mediante licitação pública, com cláusulas que mantenham *as condições efetivas da proposta*.

A Lei 8.987/95, no artigo 9.º, § 3.º, dispõe que quaisquer alterações legais havidas após a assinatura do contrato, inclusive as de natureza tributária, que causem impacto no equilíbrio econômico-financeiro entre as partes, implicarão na alteração da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

No que toca às gratuidades, o artigo 35 da Lei 9.074/95 assevera que a estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente está condicionada à previsão dos recursos em lei ou da simultânea revisão da estrutura tarifária.

Todo esse conjunto legal determina, portanto, que qualquer imposição de gratuidades ou descontos no preço de passagens, se não for assumida pelo Poder Público, ocasionará o justo e constitucional aumento de tarifa.

Por decorrência, os usuários que pagam pelos serviços é que suportarão os ônus das isenções tarifárias concedidas a determinados segmentos.

No caso do PL 5.924/05, de autoria do nobre Deputado Chico Alencar, que confere ao conscrito gratuidade no transporte coletivo intermunicipal e interestadual quando do seu deslocamento para comparecer às atividades de seleção para o serviço militar obrigatório, o impacto nas tarifas será, presumivelmente, muito grande, haja vista os milhares de jovens que se alistam todos os anos e a ausência de previsão de limitação quanto ao número de viagens realizadas sob a gratuidade.

A esmagadora maioria dos viajantes em nosso país se utiliza de ônibus para seus deslocamentos – talvez mais de 90% dos brasileiros viagem de ônibus. Trata-se, como é de se supor, da parcela menos favorecida da população, que não tem carro e não pode se utilizar do avião. Deste modo, qualquer aumento de passagem significa um aperto no orçamento dessa já sacrificada parcela da sociedade.

Além do problema no potencial aumento das tarifas, identificamos ainda três outros: o universo grande de passageiros que se quer dar a gratuidade, a indefinição no número de viagens e a fragilidade na comprovação da necessidade do benefício.

Segundo dados do Ministério da Defesa, em 2008 houve uma quantidade de quase dois milhões de alistados ao serviço militar (1.689.880). Só no Estado de São Paulo foram quase quatrocentos mil alistados (363.154).

De lembrar que, segundo legislação atinente ao serviço militar obrigatório, a seleção dos conscritos ao serviço militar obrigatório compreende duas fases distintas. A primeira é o período de alistamento, que se inicia no primeiro dia útil do mês de janeiro e vai até o último dia útil do mês de abril de cada ano, compreendendo, portanto, 4 (quatro) meses. A segunda fase é a da designação. A designação consiste no retorno do conscrito ao mesmo local da Seleção, para tomar conhecimento da Organização Militar para a qual foi designado ou de sua inclusão no Excesso de Contingente.

Veja que as necessidades de deslocamento podem ser múltiplas e o projeto, neste ponto, é impreciso, indicando potencial dificuldade na sua aplicação. Afinal de contas, o conscrito teria direito a quantas viagens?

Quanto aos critérios para a obtenção da gratuidade, o projeto prevê que o conscrito deverá comprovar a necessidade de deslocamento, em razão do processo seletivo. Esta comprovação deve efetuada através da apresentação do seu Certificado de Alistamento Militar (CAM).

Verifico que unilateralidade e fragilidade da prova da condição de alistado poderá ser campo fértil a fraudes, falsificações e para toda sorte de ilícitos e abusos. Veja que mesmo para o idoso, onde é muito mais fácil e bem mais patente a ostentação da condição física para usufruir a gratuidade, o Estatuto do Idoso exige uma série de requisitos para a prova da idade e de sua renda mensal. Tudo para evitar fraudes e abusos. E o PL 5.924 fixa critérios absolutamente frágeis e unilaterais para a concessão.

Os números indicam que se está concedendo um direito, em média e potencialmente, a um universo de dois milhões de pessoas por ano. E as características do projeto indicam que esta gratuidade será concedida num período provável de quatro meses e sem limite predefinido de viagens. Potencialmente se estaria permitindo que pelo menos dois milhões viajassem gratuitamente uma indefinida quantidade de vezes e bastando para isto a apresentação de um certificado. Em comparação, poderia ser o mesmo, por

exemplo, que fornecer a gratuidade de transporte intermunicipal e interestadual a toda população do Estado de Sergipe.

Não menos importante é o fato de que se discutem na Câmara dos Deputados o caráter obrigatório do serviço militar e sua permanência no rol de direitos-deveres de nossa Carta. A CCJC em sessão recente, realizada em 17 de junho passado, admitiu a PEC 162/07, do ex-dep. Silvio Peccioli, acatando a criação de comissão especial para avaliar a proposta de PEC. É bastante provável a breve criação de comissão especial para avaliar o tema da facultatividade do serviço militar.

Para exemplificar, citamos ainda algumas outras proposições em forma de Proposta de Emenda à Constituição, que tratam do mesmo tema, a perda da obrigatoriedade do serviço militar: PEC 80/95; 209/95; 632/98; 354/01; 50/03; 203/03; 162/07; 264/08; e 301/08.

Todas estas PEC pretendem que o serviço militar passe a ser facultativo, assim diminuindo, neste aspecto, a ingerência do Estado na vida dos jovens. As dezenas de propostas, se aprovadas, retirarão o teor de dever do serviço militar, e o que deixaria, inclusive, de justificar suposta necessidade de o Estado assegurar o exercício de um dever. Portanto, para que não tenhamos a pecha de legisladores apenas de circunstâncias imediatas, penso que seria de bom talante que seja resolvida a matéria do serviço militar de modo completo e definitivo, aguardando-se a definição do principal. Os acessórios ao dever de alistar-se, como o direito à passagem de ônibus, então, poderiam ser facilmente resolvidos.

Por fim, não encontro nenhum histórico ou estudo de que tenha havido um número menor de alistamentos ante a necessidade ou eventual dificuldade de deslocamento dos jovens. A alegada dificuldade dos conscritos em se deslocar, se realmente existir, me parece que não tem tido um impacto negativo no serviço militar. As notícias e números do serviço militar obrigatório, em verdade, demonstram justamente o contrário: de que há muitas vezes mais candidatos do que vagas e que a grande maioria dos alistados é dispensada.

De todo o exposto, com a devida vênica ao ilustre deputado Chico Alencar, concluo que, além de todos os obstáculos acima demonstrados, é muito provável que o projeto traga sério comprometimento de todo o sistema de transporte intermunicipal e interestadual, razão pela qual deve ser rejeitado.

Por tudo isso, somos pela rejeição do PL 5.924/2005.

Sala das Sessões, de de 2009.

Deputado **Chico da Princesa**

Relator