

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.555, DE 2009.

Dispõe sobre a concessão de desconto e gratuidade no sistema de transporte coletivo interestadual para pessoa carente visitar familiar doente sob risco de morte.

Autor – deputado Dr. Talmir

Relator – deputado Chico da Princesa

I - RELATÓRIO

Cuida-se de Projeto de Lei de autoria no nobre deputado Dr. Talmir que deseja conceder desconto e gratuidade no sistema de transporte coletivo interestadual para as pessoas carentes. Essa gratuidade seria concedida com a finalidade de visita ao familiar doente sob risco de morte.

A gratuidade funcionaria assim: as famílias com renda familiar *per capita* de até um salário mínimo teriam um desconto de 50% (cinquenta por cento) do valor da passagem e as pessoas “sem recursos” teriam a passagem totalmente gratuita.

O Projeto caracteriza familiar como “todo o parente até terceiro grau em linha direta ou colateral”.

A proposta não determina como será realizada a comprovação da renda e gravidade da enfermidade do familiar, remetendo a caracterização para posterior regulamento.

Por fim, o autor estipula prazo de *vacatio legis* de 90 dias.

O nobre deputado proponente justifica o Projeto no “fluxo migratório” de brasileiros que, segundo menciona, criaria situações extremas que demandariam “a presença de familiares para prestarem os cuidados

intensivos e prolongados a parentes acometidos por doenças graves". Ainda segundo justificativa, "a atenção dispensada por um familiar a um doente terminal é um conforto emocional insubstituível, que todo moribundo merece".

O projeto foi despachado à Comissão de Viação e Transporte – CVT, nos termos do art. 139 e 56, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD.

Cuida-se de proposição sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões, nos moldes do Art. 24 II, do RICD e, nos termos do art. 32, XX, alíneas "d" e "g" do RICD, cabe à Comissão de Viação e Transporte a apreciação do mérito do Projeto de Lei.

Decorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao Projeto.

É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

As gratuidades nos sistemas de transporte tem sido matéria recorrente nesta e em inúmeras outras Comissões da Câmara e do Senado.

É uma constante que as boas e popularmente motivadas proposições deixam de avaliar totalmente o complexo sistema de transporte.

Vendo no sistema de transporte apenas uma de suas facetas e procurando utilizá-lo como mecanismo de fácil obtenção de benefício, as proposições de gratuidade, a uma só vez, distorcem o sistema de concessões públicas, ferem a Constituição, rompem o equilíbrio de contratos e subvertem a gama de normas que de modo intensivo e rigoroso regulam o setor.

A proposição de gratuidade, se aprovada, invariavelmente acabaria por prejudicar justamente a parcela da população que, na aparência, deseja apoiar. Vejamos.

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, instruções e outros).

Em todos esses diplomas legais há dispositivos que protegem o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos entre a Administração e o particular que presta o serviço, em consonância com o preceito superior contido no artigo 37, XXI, da Constituição, segundo o qual os *serviços* 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.

O complexo arcabouço legal determina, portanto, que qualquer imposição de gratuidades ou descontos no preço de passagens, se não for assumida pelo Poder Público, ocasionará 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 6.555/09, de autoria do nobre deputado Dr. Talmir, que confere gratuidade no transporte interestadual, o impacto nas tarifas será, presumivelmente, imenso.

É incomensurável a abrangência proposta pelo Projeto.

O nobre autor pretende dar gratuidade e desconto na compra da passagem no sistema de transporte coletivo interestadual para que toda a pessoa carente no Brasil possa visitar o parente até terceiro grau em linha direta ou colateral, que esteja doente sob risco de morte.

Vê-se, com todo o respeito, que o projeto é descomedido e não avalia as consequências do pretendido. Isto porque: (1) haverá, diariamente, centenas de milhares de passageiros não pagantes; (2) o Projeto não estipula um número de parentes à visitar o doente; (3) não estipula o

limite quanto ao número de viagens realizadas sob a gratuidade; (4) não fixa quais seriam os objetivos dessas viagens; (5) não determina quais seriam as doenças com risco de morte que gerariam a gratuidade; (6) não fixa qual o meio de prova da carência; (7) não determina se o Projeto abrará também os estrangeiros residentes, ou somente os nacionais; (8) não determina qual o meio de prova do parentesco; e (9) não estipula, sequer, quem deverá ser o órgão responsável pela regulação posterior.

A falta de requisitos para a comprovação da renda e da gravidade da enfermidade do familiar chama atenção especial para um aspecto: a possibilidade de fraudes, falsificações e 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.

Cerca de 92% dos viajantes em nosso país se utilizam de ônibus para seus deslocamentos. 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 orçamento mais apertado para essa já sacrificada parcela da sociedade.

Não obstante o impacto nas tarifas, que já seria suficiente para rejeitar a proposta, o PL 6.555/2009 encontra óbice em outros pontos.

É que o transporte de passageiros é serviço público, repassado para a iniciativa privada por meio de contratos de concessão ou permissão, conforme determina o artigo 175 da Constituição Federal. Este mesmo artigo estabelece que os contratos de prestação de serviços públicos possuem “caráter especial” e devem estar previamente estipulados em lei.

A disposição de prévia determinação em lei sobre os elementos para os serviços de transporte fixa, dentre outros, a obrigação de observância da segurança jurídica, da adequada continuidade dos serviços e do respeito aos contratos. A concessão de serviço público de transporte, por lei e através de contrato, impõe que não sejam as regras alteradas no curso da vigência de um *status quo*, dando assim a necessária segurança jurídica à relações jurídicas.

Esta previsibilidade deve ser bastante e sempre presente nas relações econômicas do Estado, sob pena, também, de ônus injusto e imposição de dano irreparável à setores concessionários e, principalmente, aos usuários do serviço público. Repiso que segmentos social-econômicos de relevância não podem sofrer as inconstâncias de alteração de suas

obrigações contratuais com o Estado a todo tempo, sem anterioriedade, regra de transição ou mecanismo de compensação que renove o equilíbrio econômico-financeiro da relação alterada unilateralmente. Do contrário haverá, como no caso presente, instabilidade jurídica e financeira.

A extensão ilimitada de benefícios pretendida pelo Projeto significa um acréscimo na obrigação, nos deveres das empresas de transporte, que, como dito, cumprem cláusulas contratuais. Assim o Estado, que é o contratante, não pode ter ampliado os deveres de um contrato sem uma necessária contrapartida, sob pena de a relação ficar desequilibrada e injusta.

O equilíbrio econômico-financeiro é princípio administrativo-constitucional e regra exposta no art. 37, XXI da Constituição. Como tal deve estar refletido em todos os setores econômicos onde o Estado atua, notadamente naqueles delegados aos particulares, como o de transporte. E o Projeto, com todo respeito, agrava esse desequilíbrio e renova em ilegalidade e inconstitucionalidade.

Por tudo isso, somos pela rejeição do PL 6.555/2009.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado CHICO DA PRINCESA

Relator