



PROCESSO N. : 2019005163
INTERESSADO : DEPUTADO CHARLES BENTO
ASSUNTO : Dispõe sobre a gratuidade na expedição da segunda via do Passe Livre, Cartão Integração e Cartão Metrobus quando emitido em razão de roubo, furto ou o cartão com vício de tecnologia e da outras providências.

RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei n. 804, de 29 de agosto de 2019, de autoria do nobre Deputado Charles Bento, que dispõe sobre a gratuidade na expedição da segunda via do Passe Livre, Cartão Integração e Cartão Metrobus quando emitido em razão de roubo, furto ou o cartão com vício de tecnologia.

Segundo consta na proposição, aos usuários do transporte público, os quais são em sua maioria deficientes, estudantes e idosos em condições hipossuficientes, quando vítimas de roubo, furto ou cartão com vício de tecnologia será garantida a gratuidade na expedição da segunda via do Cartão Passe Livre, Cartão Fácil, Cartão Integração e Cartão Metrobus.

Essa é a síntese da proposição em análise.

Em que pese o louvável objetivo do projeto de lei ora apresentado, a presente propositura não merece prosperar, pois cuida de matéria pertinente à **prestação do serviço de transporte de passageiros**, a qual foi dividida pela Constituição da República entre os entes federados da seguinte maneira: a) à União compete explorar o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (CF, art. 21, XII, "e"); b) aos **Estados** compete explorar o serviço de **transporte rodoviário intermunicipal** de passageiros (CF, art. 25, c/c CE, art. 149); e, c) aos **Municípios** compete explorar o serviço de **transporte coletivo urbano** de passageiros (CF, art. 30, V).

Observa-se que ao Estado cabe explorar, diretamente ou mediante concessão, autorização ou permissão, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e instituir tarifas e emolumentos pela administração, fiscalização e controle

dos sistemas, bem como pelo exercício do poder de polícia sobre os mesmos (CE/GO, art. 149 e seguintes).

Art. 149. Cabe ao Estado explorar, diretamente ou mediante concessão, autorização ou permissão, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e instituir tarifas e emolumentos pela administração, fiscalização e controle dos sistemas, bem como taxas pelo exercício do poder de polícia sobre os mesmos.

Parágrafo único. O produto da arrecadação das tarifas, emolumentos e taxas previstos no "caput" será investido, preferencialmente, na expansão e melhoramento dos serviços de transporte, visando a garantir o direito dos usuários à boa qualidade de sua prestação.

Art. 150. O Estado organizará e regulamentará os serviços de transporte coletivo, obedecendo aos princípios da continuidade do serviço público, da igualdade dos usuários e da mutabilidade do regime jurídico.

§ 1º A regulamentação incorporará, como características básicas dos serviços, em face dos critérios legais do regime das empresas concessionárias, permissionárias ou autorizadas, os requisitos consubstanciados nos princípios da permanência, da generalidade, da eficiência, da modicidade e da cortesia.

§ 2º A regulamentação e a fiscalização dos serviços buscarão a caracterização precisa e a proteção eficaz do interesse público e dos direitos dos usuários.

§ 3º No caso de a concessão, permissão ou autorização haverem sido dadas a uma ou mais empresas é facultada, em qualquer época e em atendimento ao interesse público, a abertura de nova licitação para a linha já outorgada, permitindo a participação de outras empresas nessa exploração.

§ 4º As empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo rodoviário de passageiros de âmbito interestadual e internacional, quando utilizarem terminais no Estado, ficarão sujeitas ao cumprimento das normas locais.

(Destacou-se.)

Ademais, a Constituição Federal (art. 25, § 3º) permite ainda que os Estados, por lei complementar, institua regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, onde se inclui, logicamente, o serviço de transporte coletivo de passageiros.

No caso específico da Região Metropolitana de Goiânia, instituiu-se, por meio da Lei Complementar n. 27, de 30 de dezembro de 1999, a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, unidade sistêmica regional composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos, de todas as modalidades ou categorias, que servem ou que venham a servir o Município de Goiânia e os Municípios de Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Goianira, Goianópolis, Guapó, Hidrolândia, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de

Goiás, Senador Canedo, Terezópolis e Trindade, inclusive linhas e serviços permanentes que promovam a interligação direta ou indireta destes Municípios entre si e ou com o Município de Goiânia.

Em face da unidade sistêmica metropolitana, o Estado de Goiás e todos os municípios integrantes da rede metropolitana de transportes coletivos, na plena atividade de garantias constitucionais, exercem seus poderes, direitos, prerrogativas e obrigações inerentes ao serviço público de transporte coletivo, exclusivamente na Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos, instituída pela lei complementar citada.

Com base nesses pressupostos, é válido entender que, tratando-se da prestação do serviço de transporte coletivo urbano, a competência para legislar é dos municípios, salvo no caso da Região Metropolitana de Goiânia, onde a competência para regular o serviço é da Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos, com representantes dos municípios envolvidos (§ 4º do art. 1º da Lei Complementar n. 27, de 30 de dezembro de 1999).

Por esta razão, a proposição em pauta é: a) inconstitucional, pois fere a Constituição Federal, na parte em que reserva aos municípios a competência para legislar sobre serviço de transporte coletivo de âmbito local; e, b) ilegal, pois fere a Lei Complementar n. 27, de 30 de dezembro de 1999, na parte em que reserva à Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos a competência para estabelecer a política pública de regência da referida rede metropolitana e para deliberar sobre a organização, os investimentos, o planejamento, o gerenciamento, o controle e a fiscalização dos serviços.

Diante do exposto, face à inconstitucionalidade e à ilegalidade apresentadas, somos pela **rejeição** da presente proposição. É o relatório.

SALA DAS COMISSÕES, em 16 de 02 de 2019.


DEPUTADO ÁLVARO GUIMARÃES

RELATOR