



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



PLC Nº 5/2011

PARECER 03 - CEOF
(Relator de CEOF)

Sobre o Projeto de Lei Complementar nº 5, de 2011 que "institui o 'TRANSPORTE PÚBLICO URBANO ENTRE O DISTRITO FEDERAL E O ENTORNO', e dá outras providências".

Autora: Deputada CELINA LEÃO

Relator: Deputado RAFAEL PRUDENTE

I – RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças – **CEOF** o Projeto de Lei Complementar – **PLC 005/2011**, que busca instituir "no âmbito do Distrito Federal e dos Municípios que compõe (*sic*) seu Entorno, o Transporte Público Coletivo Urbano entre o Distrito Federal e o Entorno – TPCU/DF/E", conforme art. 1º. O parágrafo único desse artigo diz ser "objetivo prioritário" (*sic*) do TPCU/DF/E: i) "a redução das desigualdades regionais;" e ii) "o desenvolvimento de um único complexo geoeconômico e social".

O art. 2º da proposição em epígrafe dispõe que os municípios considerados são aqueles que compõem a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE, criada pela LC nº 94, de 19 de fevereiro de 1998. São eles: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unai, Buritis e Cabeceira Grande, no Estado de Minas Gerais.

O art. 3º condiciona a integração dos municípios acima citados ao "Transporte Urbano" constante do projeto sob análise à edição, no âmbito de cada um, de "Lei Complementar Municipal", nos termos do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal.

Com o comando insculpido no art. 4º, a nobre Autora pretende que o TPCU/DF/E seja incorporado ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF).

O art. 5º diz que a estrutura tarifária adotada pelo Transporte Público Coletivo Urbano entre o Distrito Federal e o Entorno "deverá possuir equidade com as tarifas adotadas pelo STPC/DF".



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



Conforme art. 6º, fica assegurada ao TPCU/DF/E a participação no: i) Sistema Integrado de Transporte do Distrito Federal – SIT/DF, “através de integração física, tarifária e operacional”; e ii) Sistema de Bilhetagem Automática – SBA “no STPC/DF”.

Pelo art. 7º, a implementação do TPCU/DF/E fica a depender de “parecer admissível do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – COARIDE, e do Ministério da Fazenda, nos termos da Lei Complementar Federal nº 94 de 19 de fevereiro de 1998”.

O art. 8º diz que “O Poder Executivo do Distrito Federal e dos Municípios que aderirem ao TPCU/DF/ME (grifo editado) baixarão atos regulamentares comuns para a gestão do respectivo transporte coletivo, definindo, obrigatoriamente, a fixação de tarifas isonômicas com as praticadas internamente no DF, o regime de concessão ou permissão, a fiscalização e os procedimentos licitatórios de concorrência pública”.

Os arts. 9º e 10 trazem as convencionais cláusulas de entrada em vigência da lei (a data de sua publicação) e de revogação das disposições em contrário.

Na Justificação que fundamenta o PLC nº 005/2011, a ilustre Parlamentar reporta-se a notícias divulgadas pela imprensa nacional referentes a manifestações populares em protesto contra as más condições do transporte entre Santo Antônio do Descoberto e o Distrito Federal, afirmando em seguida:

Ocorre que os descasos apontados em Santo Antônio, não são de exclusividade daquele Município, atingido todo o Entorno do DF, frente à sua posição geográfica, distante da Capital do Estado a que pertence.

Agrava a situação, legislações confusas que muitas vezes não saem do papel e se esbarram em burocracias e técnicas irreais, que distanciam da solução dos problemas.

Recentemente, a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) resolveu, em parte, uma desproporcionalidade que vinha ocorrendo há anos, as ligações do Entorno para o Distrito Federal, que tinha preço de ligação local apenas para a Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama e Valparaíso de Goiás, teve seu rol ampliado para Águas Lindas de Goiás, Cabeceiras, Cristalina, Formosa, Padre Bernardo, Planaltina e Santo Antônio do Descoberto.

Soluções, como esta, para a melhoria da população do Entorno devem ser aplaudidas. No que se refere ao transporte público entre o DF e o Entorno, nota-se a enorme disparidade de tarifas, que, proporcionalmente as distâncias percorridas entre uma Região Administrativa e a rodoviária do Plano Piloto, a tarifa do Entorno passa a ser, de até, o dobro.

Buscando equacionar o transporte público coletivo entre o DF e o Entorno é proposto o presente projeto de lei complementar, que deve ser desarraigado de conceitos tradicionais e retrógrados, que, muitas vezes, engessam o conhecimento do que é legal e constitucional, dificultando soluções concretas aos diversos temas.

Por ser o transporte público, entre o Entorno e o DF, do tipo interestadual, classificado como semi-urbano, a competência originária de administrar (art. 21, CF) e legislar (art. 22) passa a ser da União.

Após transcrever os arts. 21 e 22 da Constituição Federal, prossegue a eminente Deputada:

Entretanto, ocorreu em nosso ordenamento jurídico uma tripla incidência



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



provocada por Lei Complementar Federal, primeiro uma delegação, segundo uma autorização expressa do texto constitucional e terceiro uma criação de um complexo geoeconômico, buscando reduzir as desigualdades sociais.

A primeira, identificada no parágrafo único, do art. 22, da Constituição Federal, que prevê a possibilidade de delegação das competências da União, por meio de uma Lei Complementar Federal...

A segunda, assegura que alguns temas de interesse comum entre todos os Entes, inclusive os Municípios, poderão ser administrados, em comum acordo, por todos eles, podendo, para este fim, fixar lei Complementar Federal, Estadual, Distrital e Municipal, que é uma espécie de convênio legislativo criado pelo texto constitucional...

A terceira incidência se dá, também, por Lei complementar Federal, que busca a criação de uma região única, denominada região geoeconômica com objetivo de igualar as tarifas, fretes e seguros que se encontram na responsabilidade do poder público.

Como se nota, a integração social de uma região, mesmo que não pertença a um mesmo Estado, poderá ser executada por diversos entes, bastando, edição de Leis Complementares, seja da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. (grifos do original)

Em conclusão, a nobre Legisladora diz:

Como se depreende, da Lei Complementar 94/98 fez a tríplice incidência em nosso ordenamento jurídico, ou seja, serviu para delegar a competência legislativa que era privativa da União, e agora passa a ser exercida pelo Distrito Federal serviu para disciplinar a competência administrativa comum, que busca o desenvolvimento econômico e social e criou uma região única de desenvolvimento geoeconômico.

Vislumbra-se que existe base legal para a presente propositura e, uma vez unificando o transporte da Região do Entorno, classificando-o como urbano, a competência para geri-lo passa a ser dos Municípios. No caso específico o DF possui competência cumulativa, ou seja, tem competência de Estados e de Municípios.

A tramitação da presente proposição foi retomada nos termos da Portaria-GMD nº 72, de 20 de março de 2015.

No prazo constante do art. 147 do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF, dez dias, não foram apresentadas emendas ao Projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De acordo com o art. 64, II, do RICLDF, o exame de proposição na CEOF atenta para sua admissibilidade orçamentária e financeira — que enfatiza a compatibilidade da proposição com as leis orçamentárias, a existência de dotação orçamentária e a disponibilidade de recursos para execução das medidas decorrentes. A alínea “s” do mesmo inciso II trata, textualmente, de “assuntos referentes ao sistema de viação e transportes, salvo tarifas”, impondo o exame do projeto também sob o ponto de vista de seu mérito.

II.1 - Introdução



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



Espera-se que do PLC nº 5/2011 resultem: i) a institucionalização de um novo conceito quanto ao transporte público coletivo da RIDE, mediante a criação de um sistema de transporte que abarcaria os transportes públicos coletivos do DF e o das ligações entre o Distrito Federal e os Municípios do Entorno; ii) a equidade entre as estruturas tarifárias do novo sistema e a do STPC/DF; iii) a participação do novo transporte no Sistema Integrado de Transporte (SIT) e no Sistema de Bilhetagem Automática (SBA); e iv) o estabelecimento de normas regulamentares para a gestão e dos sistemas compatibilizados.

O entendimento da nobre Autora é de que a LC nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, serviu para: "delegar a competência legislativa que era privativa da União, e agora passa a ser exercida pelo Distrito Federal"; "disciplinar a competência administrativa comum, que busca o desenvolvimento econômico e social"; e criar "uma região única de desenvolvimento geoeconômico".

De especial relevância para a possibilidade de eficácia da proposição em comento será saber se há evidência de que a União tenha delegado competência legislativa privativa sua em transporte ao Distrito Federal, bem como, de que maneira se compatibilizaria o intento do PLC nº 5/2011 com a competência da União em relação à exploração dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros (art. 21, inciso XII, alínea "d"¹, da Constituição Federal), como são os serviços entre o Distrito Federal e os municípios da RIDE.

Entretanto, esses temas serão posteriormente analisados na Comissão de Constituição e Justiça.

II.2 - Admissibilidade

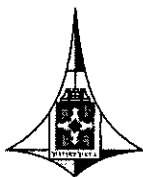
De acordo com o art. 1º, § 1º, "b", da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, que "estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira", entende-se como "adequada a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual".

O § 2º desse mesmo artigo estabelece: "Sujeitam-se obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União (no caso, do Distrito Federal) ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo".

Do exame da proposição sob a ótica da CEOF não se antevê, como decorrência imediata (embora em seus desdobramentos a proposta possa levar a isto, como se verá adiante) aumento do gasto público diretamente decorrente do PLC nº 5/2011 que possa ser considerado relevante, ou ação de governo que não se possa realizar dentro das dotações orçamentárias usuais dos órgãos gestores dos subsistemas envolvidos na proposição (transporte público coletivo, terminais, sistema viário e trânsito).

A proposição não sendo cogente, dado que sua implementação fica a depender

¹ Art. 21. Compete à União:... XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:...e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



de parecer da COARIDE, conforme art. 7º, e, tendo em vista a faculdade atribuída aos municípios envolvidos de aderirem ou não ao TPCU/DF/E, eventuais consequências financeiras potencialmente danosas ao STPC/DF não seriam inevitáveis.

Assim, se juridicamente factível, o PLC nº 5/2011 pode ser considerado admissível na CEOF, por não acrescentar à despesa pública do Distrito Federal.

II.3 - Mérito

O mérito de uma proposição legislativa é ditado por sua importância para a comunidade como um todo. Além do exame da capacidade da solução de atender à demanda social que a ensejou, essa avaliação requer um exercício de identificação de suas repercussões relevantes, positivas e negativas, ao longo de horizonte previsível, bem como da distribuição social desses impactos.

É inequívoco que há muito a questão do transporte público coletivo entre o Distrito Federal e os municípios do Entorno está a requerer formulação que melhore substancialmente sua qualidade, o que distingue a iniciativa da nobre Parlamentar pela sensibilidade demonstrada com a aflição da população cativa desse transporte no DF e nos municípios envolvidos.

Trata-se de um serviço assemelhado ao de transporte urbano, mas com a particularidade de transpor limites territoriais entre o Distrito Federal e os Estados de Goiás e de Minas Gerais. Embora classificados, alguns, como semi-urbanos, por realizar viagens de até setenta e cinco quilômetros, ele não deixa de ser um serviço de transporte rodoviário interestadual, o que remete sua gestão à União, pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), do Ministério dos Transportes (MT). Ademais, sendo as ligações viárias entre estados da federação também responsabilidade da União, as vias principais de que se utiliza o serviço semi-urbano são também geridas por agente da União, no caso o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), também do MT.

A possibilidade de o Distrito Federal vir a atuar sobre a organização desse serviço ou mesmo sobre a infraestrutura de que ele se serve para compatibilizá-lo com o seu Sistema de Transporte Público Coletivo requererá o envolvimento da instância da federação que tem, efetivamente, ingerência sobre este transporte: a União.

A inexistência de representação política metropolitana é um desafio que têm os governos estaduais e municipais para compatibilizar serviços públicos de interesse comum com as competências político-administrativas dos diversos entes. Tradicionalmente, organismos estaduais de caráter metropolitano — empresas públicas, conselhos etc. — têm sido estabelecidos para promover a gestão associada de serviço público de transporte de interesse supra municipal, utilizando-se de convênio como meio de associação.

Assim, uma possível formulação para a resolução da questão poderia ser vislumbrada na Constituição Federal, que estabelece o seguinte:

Art. 241. *A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem*



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Veja-se que a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, dispõe sobre normas gerais para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios contratarem consórcios públicos para a realização de objetivos de interesse comum.

A título de ilustração transcrevemos informações sobre a criação do Grande Recife Consórcio de Transporte de seu próprio sítio eletrônico na Internet:

Após a extinção da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/Recife), foi criado formalmente, no dia 08 de setembro de 2008, o Grande Recife Consórcio de Transporte, que é a primeira experiência de consórcio no setor de transporte de passageiros em todo o País.

A criação do Grande Recife só foi possível graças à Lei Federal nº 11.107, de abril de 2005, que dispõe sobre normas gerais para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios constituírem consórcios públicos para a realização de objetivos de interesse comum.

Até chegar a criação formal da empresa, o governo estadual – através da Secretaria das Cidades e da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) – percorreu um longo processo. Ao longo de 2007, o projeto de Lei que criava o consórcio foi analisado e votado e aprovado pela Assembleia Legislativa. As câmaras municipais de Recife e Olinda votaram e aprovaram a adesão do executivo municipal ao projeto.

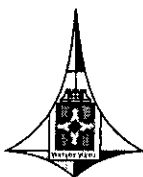
Ainda no final de 2007, foi instituído o Comitê de Transição responsável pela coordenação do processo de criação formal do CTM e da migração dos serviços e pessoal da EMTU.

Ao longo dos meses, o comitê trabalhou na elaboração e obtenção da documentação que garantiu a formalização do CTM, com ênfase para o contrato de constituição e a elaboração e aprovação (na Assembleia Legislativa) da Lei 13.461, de 09/06/2008 que altera a Lei estadual nº 12.524, de 30/12/03, para inserir o Grande Recife na estrutura organizacional da Agência de Regulação de Pernambuco (ARPE)....

Entende-se que a solução para o sério problema dos transportes públicos coletivos entre o Distrito Federal e Entorno não se resolverá pela definição legal por esta Casa de um novo sistema de transporte (ou renomeação de um sistema existente). Tudo leva a crer que não é a inexistência de norma neste sentido que teria impedido, até agora, que se compatibilizassem o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal com o serviço semi-urbano de transporte interestadual de passageiros da região do seu Entorno.

Quanto aos ganhos que se poderiam auferir de uma efetiva (mas necessariamente limitada) coordenação dos dois serviços (semi-urbano e STPC/DF), entendemos que as populações usuárias, bem assim a sociedade do Distrito Federal como um todo, poderiam ser efetivamente beneficiadas, direta e indiretamente.

Se for possível aos gestores de um sistema assim integrado tratar os deslocamentos dentro da RIDE como de usuários em mesmas condições — e apenas para viagens de extensões próximas às médias daquelas típicas do STPC/DF —, é de se esperar que, pela possibilidade de eles disporem, indistintamente, dos diversos modos coletivos para fazer seus deslocamentos, será possível reorganizar a oferta, redimensionando-a, e, sem descuidar de um adequado atendimento, reduzir a



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



quilometragem rodada para atender à totalidade da demanda. Com isso, reduzem-se custos totais, o que permite reduzir tarifas, melhorar a qualidade dos serviços, ou ambos, seja para usuários dentro do DF, seja para aqueles em seus deslocamentos de e para o Entorno.

Com a melhoria dos transportes públicos coletivos pode haver ingresso de novos usuários, que antes se serviam do automóvel particular, produzindo, assim, benefícios para a população em geral, na medida em que os congestionamentos podem ser reduzidos, com decorrentes economias em tempos de viagem e em custos operacionais do restante do tráfego, assim como, com os ganhos em termos de reduções de acidentes e de emissão de poluentes.

Tal como redigido, o TPCU/DF/E nada mais seria que o próprio serviço interestadual hoje existente entre os municípios da RIDE e o Distrito Federal, abarcando tanto o serviço semi-urbano como eventual serviço rodoviário convencional (aquele com extensão superior a setenta e cinco quilômetros, segundo os critérios da Agência Nacional de Transportes Terrestres). E que tal sistema teria que dar tratamento "equitativo" e "isonômico" a ligações rodoviárias tão próximas do Distrito Federal como as com o município de Cidade Ocidental, distante 35 quilômetros (serviço tipo semi-urbano), como com o município de Cabeceiras, distante duzentos e trinta e cinco quilômetros², distância em que se aplicam as condições de serviço tipo rodoviário.

É questionável a incorporação do TPCU/DF/E ao STPC/DF, como pretende o art. 4º do projeto em comento. Não apenas porque, em termos territoriais, o segundo está contido no primeiro, mas, principalmente por suas possíveis implicações em termos de custos e tarifas, *vis a vis* a expectativa da eminente Legisladora, conforme expressa no art. 5º ("a estrutura tarifária adotada no TPCU/DF/E deverá possuir equidade com as tarifas adotadas pelo STPC/DF") e no art. 8º ("O Poder Executivo do Distrito Federal e dos Municípios que aderirem ao TPCU/DF/E baixarão atos regulamentares... definindo, obrigatoriamente, a fixação de tarifas isonômicas com as praticadas internamente no DF...").

Pode-se entender do texto do projeto que o que se pretende é o mesmo tratamento tarifário entre usuários em mesma situação. Esse não seria um grande problema se as extensões médias dos serviços existentes fossem próximas e as características dos serviços fossem as mesmas. Mas pode-se também achar que a tarifa de um serviço como o interestadual semi-urbano, ou mesmo, a do interestadual rodoviário, mantidos como são atualmente, ambos com características bastante distintas em termos de oferta e demanda daquelas dos serviços do STPC/DF, venham a ter o mesmo valor que a tarifa do STPC/DF. Pior, que recaiam sobre o Distrito Federal quaisquer encargos equalizadores de rentabilidade entre esses serviços e os do DF, em uma eventual "incorporação" do TPCU/DF/E pelo STPC/DF.

Veja-se que a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, que "dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal", diz, em seu art. 18,

² CODEPLAN, 2006, op. cit.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



que "os serviços do STPC/DF serão remunerados pelo produto da arrecadação tarifária". Seu art. 21 institui a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, no âmbito da entidade gestora, como o instrumento de administração econômico-financeira do STPC/DF, e que, conforme o art. 24, "calculará, processará e providenciará os repasses com vistas a promover a manutenção de níveis de rentabilidade equânimes entre os delegatários do modo rodoviário".

Se o TPCU/DF/E fica incorporado ao STPC/DF, serviços, em tese, mais caros — seja pela natural menor ocupação dos veículos (menor índice de passageiros por quilômetro), seja pela extensão média muito superior àquela do STPC/DF (doze dos vinte e dois municípios da RIDE distam mais de cem quilômetros do DF³) —, podem vir a ter que ser objeto de tratamento equalizador pela CCRC, conforme já dispõe a referida legislação. E isso pode tornar inevitáveis aumentos dos níveis tarifários do STPC/DF, ou que se aporem recursos públicos para que tais aumentos não exorbitem dos padrões (já elevados) do que se cobra no Distrito Federal. Note-se que apenas pelo fato de o projeto de lei não ser cogente e a constituição do novo sistema depender de adesão dos municípios listados, implicações potencialmente danosas ao STPC/DF resultantes de alguns dos comandos ali insculpidos não seriam inevitáveis.

Deve-se considerar, ainda, que reduzir artificialmente os preços de transporte público em distâncias rodoviárias de uma escala bastante superior àquelas que prevalecem no STPC/DF pode ainda ter o efeito nefasto de fazer com que populações do DF sejam induzidas a habitar periferias ainda mais distantes, resultando em maiores custos médios do STPC/DF e, em consequência, em maiores tarifas.

Por fim, a Lei nº 4.566/2011, aprovada após a apresentação do projeto sob exame, já trata da matéria em análise no seguinte dispositivo:

Art. 30. O Distrito Federal estabelecerá com os entes da federação com jurisdição sob os transportes públicos coletivos de interesse da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE mecanismos jurídicos que deem sustentação a soluções institucionais para integrar o STPC/DF ao serviço rodoviário interestadual semiurbano de ligação com o Distrito Federal, assim como aos serviços internos dos municípios da mesma região.

Em resumo, concorda-se com o posicionamento da ilustre Parlamentar quanto à necessidade de se melhorarem os transportes públicos coletivos entre o Distrito Federal e os municípios da RIDE mais próximos ao DF; entende-se que uma integração entre o STPC/DF e o serviço semi-urbano da RIDE pode trazer benefícios palpáveis às populações por eles servidas, mas discorda-se da solução apontada: i) por não ver na edição de lei distrital nomeando como um novo sistema de transporte público o existente sistema de transporte interestadual entre o Distrito Federal e a RIDE as possibilidades atribuídas a esse novo sistema; e ii) por entender que, na forma apresentada, caso aprovado, o projeto pode vir a influenciar negativamente o pleno desenvolvimento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, não atendendo aos interesses da sociedade brasileira.

II.4 - Conclusão

³ CODEPLAN, 2006, op. cit.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa - ASSEL
Unidade de Economia e Finanças - UEF



Vota-se pela **admissibilidade do PLC nº 5/2011**, no âmbito desta Comissão, mas por sua **rejeição no mérito**, nos termos do art. 64, II, *s*, do RICLDF.

Sala das Comissões,

Deputado AGACIEL MAIA
Presidente

Deputado RAFAEL PRUDENTE
Relator