SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO — MONOPÓLIO — ABUSO DE PODER ECONÔMICO — ISENÇÃO TRIBUTÁRIA

— A lei que regulamentar o art. 148 da Constituição sòmente há de reprimir a união ou organização de emprêsas que eliminem a concorrência, no domínio privado, e não no que concerne ao serviço público.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E NEGÓCIOS INTERIORES

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS N.º 113, DE 3 DE MARÇO DE 1947

Excelentíssimo Senhor General de Divisão Eurico Gaspar Dutra, Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil.

Pelo decreto-lei estadual n.º 15.958, de 14 de agôsto de 1946, a Prefeitura Municipal de São Paulo ficou autorizada a organizar uma

emprêsa para prestar e explorar, com exclusividade, o serviço público de transporte coletivo de passageiros naquele Município.

2. A referida emprêsa será uma sociedade de economia mista, da qual será a maior acionista a Prefeitura, que subscreverá a maioria do capital (decreto-lei cit., art. 2.º).

3. Dêsse ato da Interventoria Federal de São Paulo recorre para Vossa Excelência o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do mesmo Estado, alegando que o citado decreto-lei atenta contra a Constituição, pois uma emprêsa única a cuidar do transporte de passageiros na capital paulista constitui monopólio que sòmente poderá ser conferido pela lei federal.

4. Alega, ainda, o Sindicato que seus associados não poderão continuar executando o serviço de transporte, como até hoje o vêm fazendo, o que legitima o seu recurso. Além disso, sem autorização federal, o município ficou, pela referida lei estadual, autorizado a fazer determinada operação de crédito para levar a cabo a organização da emprêsa única.

5. Examinando o assunto, o relator do processo na Comissão de Estudos dos Negócios Estaduais (CENE), Sr. A. Gonçalves de Oliveira, quanto à competência do Sindicato para interpor o recurso, observou:

"Os sindicatos, pela legislação trabalhista, têm competência para representar, perante as autoridades administrativas e judiciárias, os interêsses gerais da respectiva categoria ou profissão liberal ou os interêsses individuais relativos à atividade ou profissão exercida" (Consolidação das Leis do Trabalho, art. 513, let. "a").

"É certo que para interpor recursos, para defesa desses "interêsses individuais" dos sindicalizados, será necessária a prova, pelo Sindicato — prova que não existe no processo —, de que age por solicitação formulada pelos seus associados.

"Em todo o caso, admita-se, por liberalidade, o recurso do Sindicato das Emprêsas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo, fiando-se na sua simples alegação de que assim procede "atendendo à solicitação que lhe foi feita pela maioria absoluta das emprêsas proprietárias de auto-ônibus na Capital do Estado de São Paulo".

6. Com referência à alegada inconstitucionalidade do ato recorrido, afirmou o relator citado:

"Quanto à primeira alegação, não estou em que os monopólios só possam ser concedidos por lei federal, em face da Carta de 1937, na vigência da qual foi baixado o ato impugnado.

"A Constituição de 37 apenas outorgava competência privativa ao Parlamento para "legislar sôbre monopólio" (art. 13, let. "e", art. 16, n.º 8), isto é, estabelecer os limites, os requisitos para sua concessão. Mas, aquela Carta não determinava, como não determina a Constituição vigente, que sòmente a lei federal pudesse conceder monopólios.

"Declara a Carta Política de 1946, no art. 148, que "a lei reprimirá tôda e qualquer forma de abuso do poder econômico, inclusive as uniões ou agrupamentos de emprêsas individuais ou sociais, seja qual fôr a sua natureza, que tenham por fim dominar os mercados nacionais, eliminar a concorrência e aumentar arbitràriamente os lucros".

"Mas, essa lei, prometida pela Constituição, e que ainda não baixada, sòmente há de reprimir a união ou constituição de emprêass que eliminem a concorrência, no domínio privado, e não no que concerne ao serviço público.

"Em verdade, o serviço público ao Estado, em princípio, cabe executá-lo com exclusividade. Se pode executá-lo com exclusividade, pode delegá-lo a uma emprêsa única que o substitua na execução dêsse mesmo serviço.

"Por outro lado, apesar da concessão, o Estado exerce ampla fiscalização sôbre o serviço concedido; é quem lhe fixa o preço; exige a sua regularidade e a continuidade, de sorte que o monopólio não será um mal".

7. A respeito das demais alegações do recorrente, assim se pronunciou o mesmo membro da C.E.N.E.:

"Quanto ao fato de as emprêsas de ônibus, associadas do Sindicato, ficarem privadas de continuar a executar os seus serviços com a constituição da emprêsa única, há de assinalar que não têm aquelas emprêsas concessão, com prazo contratual certo, mas se acham em "regime de licença a título precário", como confessa o recorrente (fls. 36), licenças que, a êsse título, são renovadas anualmente.

"Não têm, pois, as emprêsas associadas do Sindicato um contrato com que possam se opor à Prefeitura de São Paulo, um contrato de concessão que lhes desse direito de explorar, por determinado tempo, o referido serviço de transporte. Sòmente assim teriam direito de se opor à exclusividade que se atribui à sociedade de economia mista contra cuja constituição ora reclamam.

"Deve-se ressaltar, aqui, que a Prefeitura ficou autorizada, pelo decreto-lei ora impugnado, a adquirir o acervo dessas emprêsas, não havendo, assim, que temer prejuízos.

"Quanto à autorização do Govêrno Estadual à Prefeitura, para fazer esta determinada operação de crédito sem preceder autorização do Sr. Presidente da República, é bem de ver que não se trata, pròpriamente de um empréstimo público, caso em que essa exigência teria cabimento. Trata-se de simples operação de crédito, para a qual tal autorização não é necessária.

"De qualquer forma, êsse ato é passível de ratificação a êste ensejo, não se podendo, pela omissão apontada, prover-se o presente recurso, pois nessa operação de crédito as emprêsas de ônibus não têm qualquer interêsse".

8. Pelos motivos expostos, a C.E.N.E., aprovando, por maioria de votos, o parecer do relator, opinou por que se negue provimento ao recurso do Sindicato das Emprêsas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo.

9. Depois de assim se pronunciar, o órgão em aprêço examinou dois projetos de decretos-leis, da Interventoria Federal em São Paulo e da Prefeitura Municipal da Capital do Estado, que concedem isenção de todos os tributos estaduais e municipais, respectivamente, à sociedade anônima que se constituir de acôrdo com o mencionado decreto-lei n.º 15.958.

10. Considerando que as taxas constituem retribuição a serviço prestado e das quais, portanto, não se deve dar isenção, e, ainda, que

será preferível, ao invés de conceder-se desde já o favor fiscal, autorizar-se os poderes competentes a concedê-lo, pois a emprêsa, não estando ainda constituída, não pode ser sujeito de direitos, a C.E.N.E. opinou pela aprovação dos projetos, propondo a seguinte redação para o art. 1.º de ambos: "Art. 1.º — Fica o Govêrno do Estado (ou o Prefeito do Município de São Paulo) autorizado a conceder à sociedade que se constituir na forma do art. 2.º do Decreto-lei n.º 15.958, de 14 de agôsto de 1946, para prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros, no município da Capital de São Paulo, isenção de todos os impostos estaduais (ou municipais) que incidam ou venham a incidir sôbre os seus serviços".

11. Salvo melhor juízo de Vossa Excelência, manifesto-me de acôrdo com as resoluções da Comissão de Estudos dos Negócios Estaduais.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excia. os protestos do meu mais profundo respeito. — *Benedito Costa Neto.*

Aprovo o parecer, quanto aos recursos, atribuindo-se ao poder competente o exame dos projetos de decretos-leis. Em 8-3-47. — E. DUTRA.