

[Identificação do processo] Nº 19.16.1276.0141222/2022-33/ 2023

Parecer nº 02/2024 - PGJMG/PROCON-MG/ASJUP

**ASSUNTO:** A 13ª Promotoria de Justiça da Comarca de Montes Claros solicita complementação do Parecer ASJUP nº 04/2023, de 03 de fevereiro de 2023, sobre eventuais reflexos da decisão do STF na ADI 4289/DF quanto ao disposto no artigo 1º da Lei Federal 11.975/2009 e, por conseguinte, nos prazos para os consumidores de linhas intermunicipais em Minas Gerais desistirem da viagem e para as transportadoras reembolsarem os consumidores desistentes.

**EMENTA:** ADI 4289/DF - Inaplicabilidade da Lei Federal 11.975/2009 em sua íntegra - Transporte intermunicipal de passageiros - Art. 740 do Código Civil - Lei Estadual nº 13.655/2000 - Decreto Estadual nº 44.603/2007 - Ausência de previsão - Desistência de viagens - Reembolso - prazo para pedido e devolução de valores

## 1. RELATÓRIO

Trata-se de pedido encaminhado pela 13ª Promotoria de Justiça da Comarca de Montes Claros visando a complementação do Parecer ASJUP nº 04/2023, de 03 de fevereiro de 2023, a fim de contemplar análise sobre os reflexos da decisão do STF na ADI 4289/DF quanto ao disposto no artigo 2º da Lei 11.975/2009, tendo em vista o silêncio do Tribunal em relação ao art. 11 da mesma lei. No mérito, o pedido da CNT era “declarar a inconstitucionalidade do vocábulo intermunicipal, inserto no art. 1º da Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009, e, em consequência, incluí-lo no dispositivo do artigo 11 da mesma Lei”.

## 2. TRANSPORTE PÚBLICO - ENTES FEDERATIVOS - COMPETÊNCIAS

De acordo com o princípio da **Predominância dos Interesses**, caberia à União legislar sobre os assuntos de interesse geral/nacional, pois se tratam de questões que exigiriam tratamento uniforme em todo país (p. ex., emissão de moeda); os Estados seriam competentes para os temas de interesse regional (p. ex., instituir regiões metropolitanas); e os Municípios estariam incumbidos das matérias de interesse local (p. ex., organizar e prestar o transporte coletivo urbano).

As competências dos entes federativos podem ser classificadas quanto ao:

(i) objeto (competências materiais e legislativas) e

(ii) quanto ao modo de exercer (competência exclusiva, privativa, concorrente, comum, residual e suplementar)

**a) Competência exclusiva:** quando atribuída apenas a determinado ente e sem a possibilidade de delegação (p. ex., as competências materiais da União do art. 21 da CF).

**Art. 21.** Compete à União:

**XII** - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

**a)** os serviços de radiodifusão sonora, e de sons e imagens; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 15/08/95:)

**b)** os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

**c)** a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

**d)** os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

**e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;**

**b) Competência privativa:** quando atribuída apenas a determinado ente, mas cabe delegação (p. ex., competências legislativas da União do art. 22 da CF).

O parágrafo único do art. 22 da CF permite expressamente que a União autorize os Estados a legislar sobre questões específicas atribuídas privativamente a esse ente central.

I) essa autorização deve ser feita por meio de **lei complementar** (quórum de aprovação maior: maioria absoluta – art. 69 da CF); II) não se pode delegar a totalidade da matéria (p. ex., não se pode autorizar os Estados a legislar sobre “direito do trabalho”), mas apenas tópicos **específicos** (p. ex. piso salarial de acordo com as peculiaridades regionais); III) quando se fala em Estados, inclui-se o **Distrito Federal** também; IV) tendo em vista a **irrenunciabilidade de competência constitucional**, a União não perde a capacidade de legislar sobre o tema delegado; V) não cabe a delegação a **Municípios**.

**Art. 22.** Compete privativamente à União legislar sobre:

(...)

XI - trânsito e transporte;

(...)

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

A Constituição Federal traz algumas competências denominadas privativas, mas que, na verdade, não são passíveis de delegação (como as competências da Câmara dos Deputados – art. 51 – e do Senado Federal – art. 52).

**c) Competência concorrente:** quando atribuída a mais de um ente e com predeterminação sobre a esfera de atuação de cada um.

O art. 24 da CF traz hipóteses de competências concorrentes: I) cabe à União, relativamente aos tópicos de competência concorrente, legislar apenas sobre **normas gerais**; II) sem contrariar as regras gerais, cabe aos Estados e ao DF preencher as lacunas para atender **peculiaridades regionais**; III) ausente lei federal sobre as normas gerais, os Estados e o DF podem legislar **plenamente** sobre o assunto (perceba que a omissão federal, no que se refere às competências privativas, não autoriza os Estados e o DF a suprirem a falta de regulamentação); IV) surgindo lei federal geral, **suspende-se** a norma estadual apenas no que for contrário (repare que não há revogação, porquanto o ente federativo que produziu as normas não é o mesmo – União *versus* Estados/DF –, o que evidencia a ausência de hierarquia entre os entes da Federação); V) **Municípios** não possuem competência concorrente, não podendo, portanto, legislar plenamente em caso de omissão federal (mas podem **suplementar** lei federal e estadual já existentes, para cuidar de interesse local, por força do art. 30, II, da CF).

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico; [\(Vide Lei nº 13.874, de 2019\)](#)
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;
- VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
- VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
- IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação;
- X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde; [\(Vide ADPF 672\)](#)
- XIII - assistência jurídica e Defensoria pública;
- XIV - ***proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência***;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º ***A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.***

**d) Competência comum:** quando atribuída igualmente a mais de um ente, deixando o âmbito de atuação de cada um ser definido pela preponderância do interesse.

**e) Competência residual (*reservada ou remanescente*):** quando atribuída a determinados entes por exclusão do que foi direcionado aos outros (competência dos Estados, em regra).

O artigo 25, parágrafo 1º, da Constituição Federal, confere aos estados competência residual para legislar sobre aquilo que não lhe seja vedado, expressa ou implicitamente.

Em razão de sua competência residual, aos Estados cabe exercer e regulamentar o transporte intermunicipal, consoante entendimento do Supremo Tribunal Federal, explica Deborah Duprat. No parecer, a vice-procuradora-geral da República também ressalta que, conforme assentado pelo STF, a competência dos estados para legislar sobre transporte intermunicipal não se confunde com a competência privativa da União para dispor sobre trânsito e transporte (artigo 22, inciso XI, Constituição Federal).

Corroborando nesse sentido Ementa do Julgado da ADI 4289, ora em análise. Vejamos:

EMENTA Ação Direta De Inconstitucionalidade. Direito Administrativo. Legitimidade ativa ad causam. Pertinência temática. Art. 103, IX, da Constituição da República. Alegação de Inconstitucionalidade da Lei Federal Nº 11.795/2009, que dispõe sobre prazo de validade dos bilhetes de passagem de transporte coletivo rodoviário de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional pelo prazo de um ano, no tocante ao transporte intermunicipal de passageiros. Atribuição constitucional de competência residual aos Estados-membros (CF, art. 25, §1º). Inconstitucionalidade. 1. Legitimidade ativa ad causam da Confederação Nacional do Transporte – CNT (art. 103, IX, da Constituição da República). Demonstradas a abrangência nacional da entidade e a pertinência temática entre os fins institucionais da entidade requerente e o tema suscitado nesta ação de controle concentrado de constitucionalidade, como decorre do seu Estatuto. 2. O art. 22, XI, da Constituição da República fixa a competência privativa da União para legislar sobre “trânsito e transportes”. ***O significado da competência privativa atribuída à União quanto à legislação sobre transporte de passageiros há de ser definido sob a perspectiva de que a Constituição também confere a esse ente a titularidade da exploração, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (art. 21, XII, e). Aos Municípios foi conferida a competência de organizar serviços públicos de interesse local, inclusive transporte coletivo (art. 30, V, CF). Resta a cargo dos Estados-membros a competência para explorar e regulamentar a prestação de serviço de transporte intermunicipal de passageiros, no exercício de sua competência reservada (art. 25, § 1º, CF).*** 3. A União Federal, ao dispor acerca do prazo de validade dos bilhetes de transporte coletivo rodoviário intermunicipal, imiscuiu-se na competência constitucional residual do Estado-membro. Consolidação, na jurisprudência desta Suprema Corte, do entendimento de que ***é dos Estados a competência para legislar sobre prestação de serviços públicos de transporte intermunicipal***. Precedentes. 4. O prazo de validade do bilhete, mais elástico ou não, corresponde a um benefício que, por sua natureza, tem um custo. ***Incumbe ao Estado, como titular da exploração do transporte rodoviário intermunicipal, fixar a política tarifária à luz dos elementos que nela possam influenciar, tal como o prazo de validade do bilhete (art. 175,***

*CF). Não cabe à União interferir no poder de autoadministração do ente estadual no que concerne às concessões e permissões dos contratos de transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, sob pena de afronta ao pacto federativo.* 5. O tratamento legal conferido aos transportes intermunicipais gera uma distinção em ofensa ao princípio da isonomia (art. 5º, caput, CF), uma vez que a Lei nº 11.975/2009 acaba por impor obrigação desigual entre as empresas e usuários dos transportes intermunicipal e semiurbano. 6. Ação direta conhecida e pedido julgado procedente, para declarar a inconstitucionalidade parcial do art. 1º da Lei Federal nº 11.975/2009, com redução de texto do vocábulo "intermunicipal".

(ADI 4289, Relator(a): ROSA WEBER, Tribunal Pleno, julgado em 11/04/2022, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-074 DIVULG 19-04-2022 PUBLIC 20-04-2022)

**f) Competência suplementar:** quando atribuída a determinados entes a capacidade de complementar regras gerais previamente estabelecidas (Estados/DF na competência concorrente e Municípios em interesse local).

Tem-se, portanto, que, quanto ao modo de exercer, a competência para legislar sobre transporte público rodoviário intermunicipal de passageiros, classificada como *residual (reservada ou remanescente)*, conferida pela Constituição Federal a determinados entes (Estados em regra, como no caso de transporte intermunicipal), por exclusão do que foi direcionado aos outros (art. 25, § 1º, CF).

**Art. 25.** Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

### 3. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS - MODALIDADES - CONCEITOS

Ressalta-se que a Constituição da República fixa como competência privativa da União legislar sobre trânsito e transportes (artigo 22, inciso XI) e explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional (artigo 21, inciso XII). Aos municípios, foi atribuída a competência para organizar e prestar o transporte coletivo de interesse local (artigo 30, inciso V). **Restou, assim, aos estados a competência para explorar e regulamentar a prestação de serviço de transporte intermunicipal de passageiros (artigo 25, parágrafo 1º).**

A Lei Federal nº 12.587 que, em 03 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da política nacional da mobilidade urbana, assim definiu as modalidades de transporte de passageiros para seus fins:

**Art. 4º** Para os fins desta Lei, considera-se:

**I** - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

(...)

**VI** - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

(...)

**XI** - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

**XII** - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

**XIII** - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Retomando as conclusões do item anterior, que tratou da divisão de competências conferido aos entes federativos pela CF/88, tem-se que:

(i) É competência privativa da União legislar sobre trânsito e transportes (artigo 22, inciso XI) e explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, **serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional** (artigo 21, inciso XII).

(ii) A Constituição Federal de 1988 estabelece que o transporte público coletivo urbano é atribuição dos **poderes públicos municipais**, responsáveis pelo seu planejamento, implementação e gestão - o que inclui o próprio financiamento do serviço. Portanto, é competência do poder público municipal organizar e prestar o serviço público de interesse local, ou seja, o transporte urbano (artigo 30, inciso V).

(iii) As linhas urbanas **são aquelas em que os veículos trafegam dentro do município, isto é, transportam os passageiros dos bairros até o terminal.**

(iv) É competências dos Estados, em consonância com a competência residual (reservada ou remanescente) a esses conferido pela Constituição Federal, **explorar e regulamentar a prestação de serviço de transporte intermunicipal** (incluindo o transporte metropolitano - também chamado de semiurbano) **de passageiros** (artigo 25, parágrafo 1º).

(v) Tecnicamente, o serviço de transporte **semiurbano** é aquele que, embora prestado em áreas **urbanas** contíguas, com características operacionais típicas de transporte **urbano**, transpõe os limites de perímetros **urbanos**, em áreas metropolitanas e aglomerações **urbanas**.

Tais distinções se fazem necessárias para a análise registrada no item seguinte sobre o objeto do presente SEI, qual seja, eventuais reflexos da decisão do STF na ADI 4289/DF quanto ao disposto no artigo 2º da Lei Federal 11.975/2009 e, por conseguinte, no prazo para os consumidores de linhas intermunicipais em Minas Gerais desistirem da viagem e no prazo para as transportadoras reembolsarem os consumidores desistentes.

### 4. REFLEXOS DA EXCLUSÃO, NO ART. 1º, DO VOCÁBULO "INTERMUNICIPAL" NO ART. 1º DA LEI FEDERAL Nº 11.975/2009 - ADI 4289/DF E O ARTIGO 2º DA LEI FEDERAL Nº 11.975/2009 (1ª PARTE DO PEDIDO DA CTN)

Em sua ementa, a Lei Federal nº 11.975/2009 menciona, indiscriminadamente, o transporte coletivo rodoviário de passageiros:

"Dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências"

Já na redação original do art.1º da Lei Federal nº 11.975/2009, o legislador elenca especificamente as modalidades de transporte coletivo rodoviário de passageiros aos quais se aplicam referida norma, a qual concede a validade de um ano a bilhetes de passagem de ônibus **intermunicipal** (competência dos Estados para explorar e regulamentar sua prestação - artigo 25, parágrafo 1º), **interestadual** e **internacional** (competência privativa da União legislar sobre trânsito e transportes - artigo 22, inciso XI - e explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão - artigo 21, inciso XII).

**Art. 1º** Os bilhetes de passagens adquiridos no transporte coletivo rodoviário de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão, independentemente de estarem com data e horários marcados. ([Vide ADIN 4289](#)).

**Parágrafo único.** Os bilhetes com data e horário marcados poderão, dentro do prazo de validade, ser remarcados.

Sobre o aspecto da técnica legislativa, anota-se que o art. 1º atende as normas de redação técnico-legislativa estabelecidas pela Lei Complementar nº 95/98<sup>[1]</sup>, nos seguintes termos:

Art. 7º O primeiro artigo do texto indicará o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, observados os seguintes princípios:

(...)

III - o âmbito de aplicação da lei será estabelecido de forma tão específica quanto o possibilite o conhecimento técnico ou científico da área respectiva;

O Supremo Tribunal Federal, na ADI 4289, declarou a inconstitucionalidade parcial do art. 1º da Lei Federal nº 11.975/2009, com redução de texto do vocábulo INTERMUNICIPAL. Com efeito, mencionado artigo 1º, dispondo sobre a validade de 1(um) ano dos bilhetes, não mais se aplica a essa modalidade de transporte (intermunicipal). A decisão unânime derrubou regra federal sobre a matéria, por considerar que cabe aos Estados explorar e regulamentar a prestação desse serviço.

Em seu voto na ADI 4289, a Ministra Relatora Rosa Weber fundamenta seu entendimento pela inconstitucionalidade do artigo 1º da Lei Federal 11.975/2009, por ofensa ao princípio da isonomia, ao impor tratamento desigual entre empresas e usuários dos transportes intermunicipal e semiurbano. Vejamos:

"(...) Entendo que, no caso em exame, as peculiaridades estaduais devam preponderar no estabelecimento do prazo de validade do bilhete de transporte coletivo rodoviário intermunicipal, uma vez a locomoção por essa via assume relevância e características distintas em cada Estado, sobretudo no que tange à **política tarifária** e à **capacidade financeira de cada ente para efetivar contratos que possibilitem a exploração eficiente do transporte rodoviário sob regime de concessão ou permissão, nos termos constitucionais**. Assim, o **prazo de validade pode influenciar na política tarifária** e, por consequência, **impactar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato celebrado em âmbito estadual. O prazo de validade do bilhete, mais elástico ou não, corresponde a um benefício que, por sua natureza, tem um custo**. Nessa linha de raciocínio jurídico, ao examinar o artigo 175 da Constituição Federal, José Afonso da Silva pontua que a política tarifária:

"(...) orienta-se pelo princípio do custo/benefício, de tal sorte que deve ser fixada tendo em vista a continuidade da prestação de serviço adequado, o equilíbrio econômico financeiro do contrato e sua modicidade. Por isso, podem as tarifas ser revistas, de acordo com o contrato de concessão. Podem ser diferenciadas em função das características e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários."

2. Desse modo, **incumbe ao Estado, como titular da exploração do transporte rodoviário intermunicipal**, fixar a política tarifária à luz dos elementos que nela possam influenciar, tal como o prazo de validade do bilhete, nos termos do art. 175 da Constituição Federal. Como é o Estado-membro que arca com os custos decorrentes de eventual prazo de validade mais elástico, não cabe à União interferir no poder de autoadministração do ente estadual no que concerne às concessões e permissões dos contratos de transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, sob pena de afronta ao pacto federativo. Além disso, a norma gera uma situação regulatória inconsistente na qual os passageiros de determinado Estado podem ser submetidos a tratamentos distintos a depender do serviço de transporte utilizado. Isso porque, quando na posição de usuários de serviço de transporte intermunicipal, teriam o prazo de validade do bilhete por um ano; por outro lado, na situação em que adquirido bilhete de transporte semiurbano, não haveria a observância do prazo estabelecido pela lei impugnada, em razão da exceção apresentada pelo seu art. 11, in verbis: "As empresas que operam com linhas urbanas e de características semiurbanas estão isentas de cumprir as disposições desta Lei". O tratamento legal conferido aos transportes rodoviários intermunicipais gera, assim, uma distinção em ofensa ao princípio da isonomia (art. 5º, caput, CF), uma vez que a Lei nº 11.975/2009 acaba por impor obrigação desigual entre as empresas e usuários dos transportes intermunicipal e semiurbano. Impõe-se, pois, a declaração da inconstitucionalidade do art. 1º da lei impugnada quanto ao vocábulo "intermunicipal". (...) (grifos nossos)

Registra-se, por fim, que a função jurisdicional do Supremo Tribunal Federal é exercida nos limites do pedido formulado, que deve ser específico e estar bem delimitado<sup>[2]</sup>. Nesse sentido, não obstante os votos dos ministros na ADI 4289 deixem claro que o legislador federal, ao elaborar a Lei Federal nº 11.975/2009 extrapolou seu âmbito de competência ao tratar do transporte municipal, metropolitano e intermunicipal, não poderiam de ofício suprimir o art. 11 (que exclui da aplicação da lei o transporte municipal e metropolitano em razão da respectiva competência local de cada município), já que estaria, nesse caso, o STF, decidindo de ofício e *extra petita*.

Lado outro, caso tivesse o STF atendido à segunda parte do pedido da autora CNT (inclusão do vocábulo "intermunicipal" no art. 11), estaria reforçando o equívoco de competência detectado na lei federal quando da análise da ADI 4289, expressamente disposto nos votos. Ressalta-se que o pedido do autor (CTN), por óbvio, no próprio interesse do segmento de transporte intermunicipal, foi a de afastar expressamente, por meio da inclusão do vocábulo "intermunicipal" no art. 11, a incidência da Lei Federal nº 11.975/2009 ao referido transporte.

Conforme entendimento da Corte, "ainda que o Supremo Tribunal Federal, em sede de controle concentrado de constitucionalidade, não esteja vinculado aos fundamentos jurídicos do pedido (causa de pedir aberta), não cabe ao órgão jurisdicional, diante de postulação formulada de maneira incompleta, sub-rogar-se no papel do autor, elegendo os motivos que poderiam justificar o eventual acolhimento da pretensão" (ADI nº 4831/DF, Rel. Min. Rosa Weber, Tribunal Pleno, DJe de 17/3/22). A função jurisdicional do Supremo Tribunal Federal é exercida nos limites do pedido formulado, que deve ser específico e estar bem delimitado, além de encontrar suporte em fundamentação idônea, ainda que não vinculante (v.g., ADI nº 2.728, Rel. Min. Maurício Corrêa, Plenário, publicado no DJ de 20/2/04). [[ADPF 923 AgR](#), rel. min. Dias Toffoli, j. 19-8-2022, P, DJE de 19-10-2022.]

Frisa-se, ademais, que ainda que silente a decisão do STF nesse ponto, ao afastar expressamente a validade de um ano em relação aos bilhetes de passagem do transporte rodoviário intermunicipal, pela supressão do vocábulo "intermunicipal" do art. 1º da Lei Federal nº 11.975/2009, não merece prosperar eventual entendimento no sentido de que os demais incisos seriam mantidos em relação a tal transporte (intermunicipal), posto se tratarem os incisos 2º a 11 de reflexos da validade do bilhete, ou seja, direito ao reembolso e remarcação.

Repete-se ademais que, de acordo com o caput do art. 7º da Lei Complementar nº 95/98, ao tratar da técnica legislativa, prevê que o primeiro artigo do texto, indicará o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, observados os princípios estabelecidos nos respectivos incisos.

<b>LEI Nº 11.975/2009</b> Ementa: Transporte coletivo rodoviário de passageiros (definição, prazo, validade, direitos, reembolso, restituição, devolução, créditos, emissão, cancelamento, passagem, transporte rodoviário, transporte coletivo, transporte intermunicipal, transporte interestadual, transporte internacional, passageiros).		
<b>Artigo</b>	<b>Disposição</b>	<b>Modalidades de transportes sujeitos à sua incidência</b>
Art. 1º	Validade dos bilhetes dentro do prazo de 01 ano de sua emissão	TRANSPORTE INTERESTADUAL E INTERNACIONAL
Art. 1º, §1º	Possibilidade de remarcação dos Bilhetes no prazo de validade (caput - 01 ano da emissão)	
Art. 2º	Direito ao <b>reembolso antes de configurado o embarque</b>	
Art. 3º	Reembolso no prazo de 30 dias a partir do pedido	
	(...)	
Art. 11	Isentos do cumprir desta norma: linhas Urbanas (dentro do Município) e as de características semiurbana (região metropolitana)	

## 5. REFLEXOS DO SILÊNCIO DO TRIBUNAL, NA ADI 4289, SOBRE A INCLUSÃO DO VOCÁBULO "INTERMUNICIPAL" NO ART. 11 DA LEI FEDERAL Nº 11.975/2009 (ISENÇÃO DE CUMPRIMENTO DA LEI AO TRANSPORTE URBANO E SEMIURBANO - 2ª PARTE DO PEDIDO DA CTN).

Por sua vez, no art. 11 da Lei Federal nº 11.975/2009, o próprio legislador, de forma coerente e conforme a CF/88, isentou as modalidades "urbano" e "semiurbano" do cumprimento de sua incidência, porque não dispõe o legislador de competência. Entendimento esse confirmado pelo STF.

**Art. 11.** As empresas que operam com linhas urbanas e de características semi-urbanas estão isentas de cumprir as disposições desta Lei.

Assim, não haveria razão para a permanência do art. 11 da Lei Federal nº 11.975/2009, considerando a atribuição do poder público municipal em relação ao transporte urbano e dos Estados em relação ao transporte público semiurbano e intermunicipal. Nesse sentido, respondendo precisamente ao objeto deste pedido de complementação, sobre "reflexos da decisão do STF na ADI 4289/DF no artigo 2º da Lei 11.975/2009, tendo em vista o silêncio do STF quanto ao postulado pela autora CNT naquele julgamento em relação ao art. 11 da mesma lei (pedido de inclusão naquele dispositivo do transporte "intermunicipal" como isento de cumprir as disposições daquela lei)", tem-se que não há impacto, considerando que o transporte intermunicipal foi excluído da lei, cujo efeito se equipara ao previsto no art. 11 (exclusão do transporte urbano e semiurbano).

Da leitura dos dispositivos acima transcritos, extrai-se que o silêncio do STF quanto à segunda parte do postulado pela autora CTN (pedido de inclusão naquele dispositivo do transporte "intermunicipal" como isento de cumprir as disposições daquela lei), justifica-se, pois não há razão para referida inclusão, uma vez que o transporte intermunicipal foi excluído da lei em razão do vício de iniciativa para legislar sobre o tema, cuja competência é de cada estado.

Assim, só haveria razão da análise da referida inclusão pelo STF, caso a primeira parte do pedido fosse rejeitada.

Quanto ao art. 1º da Lei, o legislador federal, no entendimento e conforme decisão do STF na ADI 4289, extrapolou sua competência, dispondo sobre matéria cuja competência é estadual.

Excluído o termo INTERMUNICIPAL como objeto da lei, pelo STF, não se aplica a essa modalidade de transporte (intermunicipal) os efeitos previstos do art. 2º (reembolso). Logo, no transporte intermunicipal, não há direito de reembolso "*antes de configurado o embarque*" "*por desistência do usuário*" nos termos da lei e da decisão do STF.

**Art. 2º** Antes de configurado o embarque, o passageiro terá direito ao reembolso do valor pago do bilhete, bastando para tanto a sua simples declaração de vontade.

**Parágrafo único.** Nos casos de solicitação de reembolso do valor pago do bilhete por desistência do usuário, a transportadora disporá de até 30 (trinta) dias, a partir da data do pedido, para efetivar a devolução.

## 6. RESOLUÇÕES DO ÓRGÃO REGULADOR

Nos termos do Decreto Estadual nº 44.603/2007, o transporte coletivo rodoviário intermunicipal e metropolitano realizado no território do Estado de Minas Gerais, é serviço público de competência da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP (hoje denominada SEINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade), podendo ser prestado diretamente ou por delegação.

Conforme Decreto nº 48.665, de 04/08/2023, a Seinfra (SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA E OBRAS PÚBLICAS) tem como competência planejar, dirigir, executar, controlar, regular e avaliar as ações setoriais a cargo do Estado, as relativas:

- I – à infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário;
- II – aos terminais de transportes de passageiros e cargas;
- III – à estrutura operacional de transportes;
- IV – às concessões e outras parcerias público-privadas sob sua competência;
- V – ao apoio aos demais órgãos e entidades da administração pública estadual no planejamento, no acompanhamento, na execução, no controle e na avaliação de contratos de concessões e outras parcerias;
- VI – ao planejamento e ao acompanhamento da execução das obras públicas estaduais;
- VII – ao apoio e ao fomento ao desenvolvimento da infraestrutura municipal;
- VIII – à gestão das estruturas esportivas pertencentes ao Estado.

Na legislação SEINFRA nada é mencionado sobre prazo de reembolso. Referida norma dispõe, no mesmo sentido da Lei Estadual de nº 13.655/2000, sobre a obrigatoriedade do fornecedor proceder ao reembolso integral do preço do bilhete não utilizado, se apresentado até doze horas antes do início da

viagem:

**Art. 25.** O serviço convencional, convencional executivo, leito e semi-leito, o passageiro terá direito ao reembolso integral do preço do bilhete de passagem não utilizado, se apresentado até doze horas antes do início da viagem.

## 7. LEI ESTADUAL - VALIDADE DOS BILHETES DO TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS

Por considerar que cabe aos Estados a exploração e a regulamentação da prestação desse serviço, a partir da decisão do STF, as obrigações dispostas nos arts. 1º ao 7º da Lei Federal nº 11.975/2009 somente serão aplicáveis ao transporte interestadual e internacional.

Assim, em relação ao transporte intermunicipal, no âmbito de Minas Gerais, passou a prevalecer os efeitos da Lei Estadual n.º 13.655/2000, que prevê que o consumidor pode solicitar o reembolso ou revalidação (remarcação) desde que faça isso até 12 (doze) horas antes do embarque.

**Art. 1º** São direitos do usuário do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros:

(...)

**XVII - receber a importância paga pela passagem ou revalidá-la, no caso de desistência da viagem até doze horas antes do embarque.** (grifamos)

O Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado de Minas Gerais é regulamentado pelo Decreto Estadual nº 44.603 de 22 de agosto de 2007. A Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP, através da Subsecretaria de Regulação de Transportes, é responsável pela sua gestão, coordenação e controle dos serviços, conforme Decreto nº 45.750, de 05 de outubro de 2011. Na SETOP, a Superintendência de Transporte Intermunicipal - STI, é responsável pela gestão dos contratos das linhas de transporte coletivo intermunicipal de passageiros e cabe ao DER/MG a fiscalização.

Nesse sentido, o Decreto Estadual nº 44.603, de 22/08/2007, que contém o Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal e Metropolitano do Estado de Minas Gerais – RSTC<sup>[3]</sup>, assim dispõe:

**Art. 1º** O transporte coletivo rodoviário intermunicipal e metropolitano realizado no território do Estado de Minas Gerais, é serviço público de competência da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP, podendo ser prestado diretamente ou por delegação, nos termos da Lei Delegada nº 128, de 25 de janeiro de 2007, da Lei Delegada nº 164, de 25 de janeiro de 2007, da Lei Federal nº 8.666 de 21 de junho de 1993, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, da Lei Federal nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e da Lei Estadual nº 13.655, 14 de julho de 2000, e reger-se-á pelas normas deste Regulamento e legislação aplicável. (Grifos nossos)

Nesse sentido, o Decreto Estadual nº 44.603/2007, que contém o Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal e Metropolitano do Estado de Minas Gerais – RSTC, prevê multa em caso de eventual recusa da devolução de valor da passagem, de desistência ou da não prestação do serviço.

**Art. 25.** O serviço convencional, convencional executivo, leito e semi-leito, o passageiro terá direito ao reembolso integral do preço do bilhete de passagem não utilizado, se apresentado até doze horas antes do início da viagem.

**Art. 87.** São obrigações da Delegatária:

(...)

**XVII - reembolsar o passageiro o valor da passagem não utilizada ou revalidá-la, se apresentada até doze horas antes do início da viagem;**

**Art. 99.** Será aplicada a multa de duas mil vezes o coeficiente tarifário, se ocorrer uma das seguintes infrações:

(...)

**II – recusar devolução de valor da passagem, em caso de desistência ou da não prestação do serviço, como previsto neste Regulamento;**

Outrossim, quanto ao questionamento relativo ao prazo para as transportadoras reembolsarem os consumidores desistentes, não há nenhuma menção na legislação estadual a respeito.

O Código de Defesa do Consumidor também não prevê prazo para reembolso, porém, o fornecedor, em cumprimento ao direito de informação, deve divulgar de forma prévia e ostensiva, ao consumidor, quando da aquisição, o prazo em que será reembolsado em caso de desistência.

## 8. SUPERVENIÊNCIA DE LEI GERAL DE REGÊNCIA SOBRE O TEMA (ART. 24, §4º, CF/88) E A PERDA DA FORÇA NORMATIVA DA LEGISLAÇÃO MINEIRA NAQUILO QUE CONTRASTAR

Tem-se que, a fim de verificar qual lei prevalecerá (se estadual ou federal) em relação ao objeto deste SEI (prazo para os consumidores de linhas intermunicipais em Minas Gerais desistirem da viagem e no prazo para as transportadoras reembolsarem os consumidores desistentes), necessário se faz, diante da superveniência da lei geral sobre o tema, retomar as conclusões do item "2" deste Parecer:

"Tem-se, portanto, que, quanto ao modo de exercer, a competência para legislar sobre transporte público rodoviário intermunicipal de passageiros, classificada como residual (reservada ou remanescente), conferida pela Constituição Federal a determinados entes (Estados em regra, como no caso de transporte intermunicipal), por exclusão do que foi direcionado aos outros (art. 25, § 1º, CF).

**Art. 25.** Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição."

Nos termos do §4º do art. 24 da CF/88, também já analisado no item "2" deste parecer, somente diante de um dos temas elencados em seus incisos é que a superveniência de lei federal sobre normas gerais somente suspenderá a eficácia de lei estadual, no que lhe for contrário. Vejamos tais hipóteses.

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;
- VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
- VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
- IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação;
- X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde; [\(Vide ADPF 672\)](#)
- XIII - assistência jurídica e Defensoria pública;
- XIV - **proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência**;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º **A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.**

Assim, a título de exemplo, Lei Federal superveniente tratando da acessibilidade dos veículos de transporte coletivo prevalece, no que lhe for contrária lei estadual. Corroborando nesse sentido, julgado do STF:

EMENTA Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 10.820/92 do Estado de Minas Gerais, que dispõe sobre adaptação dos veículos de transporte coletivo com a finalidade de assegurar seu acesso por pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção. Competência legislativa concorrente (art. 24., XIV, CF). Atendimento à determinação constitucional prevista nos arts. 227, § 2º, e 244 da Lei Fundamental. Improcedência. 1. A ordem constitucional brasileira, inaugurada em 1988, trouxe desde seus escritos originais a preocupação com a proteção das pessoas portadoras de necessidades especiais, construindo políticas e diretrizes de inserção nas diversas áreas sociais e econômicas da comunidade (trabalho privado, serviço público, previdência e assistência social). Estabeleceu, assim, nos arts. 227, § 2º, e 244, a necessidade de se conferir amplo acesso e plena capacidade de locomoção às pessoas com deficiência, no que concerne tanto aos logradouros públicos, quanto aos veículos de transporte coletivo, determinando ao legislador ordinário a edição de diplomas que estabeleçam as formas de construção e modificação desses espaços e desses meios de transporte. 2. Na mesma linha afirmativa, há poucos anos, incorporou-se ao ordenamento constitucional a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, primeiro tratado internacional aprovado pelo rito legislativo previsto no art. 5º, § 3º, da Constituição Federal, o qual foi internalizado por meio do Decreto Presidencial nº 6.949/2009. O art. 9º da convenção veio justamente reforçar o arcabouço de proteção do direito de acessibilidade das pessoas com deficiência. 3. Muito embora a jurisprudência da Corte seja rígida em afirmar a amplitude do conceito de trânsito e transporte para fazer valer a competência privativa da União (art. 22, XI, CF), prevalece, no caso, a densidade do direito à acessibilidade física das pessoas com deficiência (art. 24, XIV, CF), em atendimento, inclusive, à determinação prevista nos arts. 227, § 2º, e 244 da Lei Fundamental, sem preterir a homogeneidade no tratamento legislativo a ser dispensado a esse tema. Nesse sentido, **há que se enquadrar a situação legislativa no rol de competências concorrentes dos entes federados. Como, à época da edição da legislação ora questionada, não havia lei geral nacional sobre o tema, a teor do § 3º do art. 24 da Constituição Federal, era deferido aos estados-membros o exercício da competência legislativa plena, podendo suprir o espaço normativo com suas legislações locais.** 4. A preocupação manifesta no julgamento cautelar sobre a ausência de legislação federal protetiva hoje se encontra superada, na medida em que **a União editou a Lei nº 10.098/2000, a qual dispõe sobre normas gerais e critérios básicos de promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência. Por essa razão, diante da superveniência da lei federal, a legislação mineira, embora constitucional, perde a força normativa, na atualidade, naquilo que contrastar com a legislação geral de regência do tema (art. 24, § 4º, CF/88).** 5. Ação direta que se julga improcedente. (ADI 903, Relator(a): Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, julgado em 22/05/2013, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJE-026 DIVULG 06-02-2014 PUBLIC 07-02-2014)

Mas, ressalta-se não ser essa a questão enfrentada no caso ora em análise que constitui, repita-se, em competência **residual (reservada ou remanescente)** conferida aos Estados pela Constituição Federal, para legislar sobre transporte público rodoviário intermunicipal de passageiros, classificada como conferida pela Constituição Federal a determinados entes (Estados, como no caso de transporte intermunicipal), por exclusão do que foi direcionado aos outros (art. 25, § 1º, CF).

O STF já se manifestou sobre o tema em mais de uma oportunidade, assentando de modo inequívoco que cabe apenas ao legislador estadual regular o transporte coletivo intermunicipal<sup>[4]</sup>:

“(…)

A Constituição do Brasil estabelece, no que tange à repartição de competência entre os entes federados, que os assuntos de interesse local competem aos Municípios. **Competência residual dos Estados-membros – matérias que não lhes foram vedadas pela Constituição, nem estiverem contidas entre as competências da União ou dos Municípios.** A competência para organizar serviços públicos de interesse local é municipal, entre os quais o de transporte coletivo (...). O preceito da Constituição amapaense que garante o direito a ‘meia passagem’ aos estudantes, nos transportes coletivos municipais, avança sobre

a competência legislativa local. **A competência para legislar a propósito da prestação de serviços públicos de transporte intermunicipal é dos Estados-membros.** Não há inconstitucionalidade no que toca ao benefício, concedido pela Constituição estadual, de ‘meia passagem’ aos estudantes nos transportes coletivos intermunicipais. (ADI 845, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 22-11-2007, Plenário, DJE de 7-3-2008.) g.n.

(...)

**Os Estados-membros são competentes para explorar e regulamentar a prestação de serviços de transporte intermunicipal.** (...) A prestação de transporte urbano, consubstanciando serviço público de interesse local, é matéria albergada pela competência legislativa dos Municípios, não cabendo aos Estados-membros dispor a seu respeito. (ADI 2.349, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 31-8-2005, Plenário, DJ de 14-10-2005.) No mesmo sentido: ADI 845, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 22-11-2007, Plenário, DJE de 7-3-2008; RE 549.549-AgR, Rel. Min. Ellen Gracie, julgamento em 25-11-2008, Segunda Turma, DJE de 19-12-2008. (g.n.)

(...)

O Col. STF já se manifestou sobre o tema em mais de uma oportunidade, assentando de modo inequívoco que cabe apenas ao legislador estadual regular o transporte coletivo intermunicipal.

Confira-se:

“(...)

A Constituição do Brasil estabelece, no que tange à repartição de competência entre os entes federados, que os assuntos de interesse local competem aos Municípios. **Competência residual dos Estados-membros – matérias que não lhes foram vedadas pela Constituição, nem estiverem contidas entre as competências da União ou dos Municípios.** A competência para organizar serviços públicos de interesse local é municipal, entre os quais o de transporte coletivo (...). O preceito da Constituição amapaense que garante o direito a ‘meia passagem’ aos estudantes, nos transportes coletivos municipais, avança sobre a competência legislativa local. **A competência para legislar a propósito da prestação de serviços públicos de transporte intermunicipal é dos Estados-membros.** Não há inconstitucionalidade no que toca ao benefício, concedido pela Constituição estadual, de ‘meia passagem’ aos estudantes nos transportes coletivos intermunicipais. (ADI 845, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 22-11-2007, Plenário, DJE de 7-3-2008.) g.n.

(...)

**Os Estados-membros são competentes para explorar e regulamentar a prestação de serviços de transporte intermunicipal.** (...) A prestação de transporte urbano, consubstanciando serviço público de interesse local, é matéria albergada pela competência legislativa dos Municípios, não cabendo aos Estados-membros dispor a seu respeito. (ADI 2.349, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 31-8-2005, Plenário, DJ de 14-10-2005.) No mesmo sentido: ADI 845, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 22-11-2007, Plenário, DJE de 7-3-2008; RE 549.549-AgR, Rel. Min. Ellen Gracie, julgamento em 25-11-2008, Segunda Turma, DJE de 19-12-2008. (g.n.)

(...)

Nesse mesmo sentido, o Supremo Tribunal Federal (STF) validou lei do Estado do Pará que disciplina o transporte intermunicipal de passageiros em veículos de aluguel, na modalidade lotação de pequeno porte. Na sessão virtual concluída em 3/12, o Plenário julgou improcedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5677. A ação foi ajuizada pela Procuradoria-Geral da República (PGR) contra a Lei estadual 8.027/2014.

Por unanimidade, o colegiado seguiu o voto da relatora, ministra Rosa Weber, que destacou a jurisprudência consolidada da Corte sobre a constitucionalidade da fixação de normas regulamentares pelos estados como decorrência do poder de polícia referente à segurança do transporte intermunicipal de passageiros. Ela explicou que cabe à União organizar as diretrizes básicas da política nacional de transporte, enquanto aos estados cabe dispor sobre o transporte estadual e intermunicipal, e, aos municípios, a incumbência de editar regras de interesse local. Assim, segundo a relatora, não há ofensa à competência legislativa privativa da União. Para a ministra, a lei estadual, ao fixar regras e procedimentos para ordenar o transporte de passageiros na modalidade lotação de até seis pessoas entre municípios inseridos nos limites de seu território, foi editada no âmbito de sua competência constitucional residual<sup>[5]</sup>.

## 9. CÓDIGO CIVIL (LEI FEDERAL Nº 10.406/2002) - SEÇÃO II - DO TRANSPORTE DE PESSOAS

O art. 740 do Código Civil, no capítulo que trata do transporte de pessoas, prevê que o direito ao reembolso por desistência do consumidor, depende de sua manifestação em tempo hábil para que a passagem possa ser negociada, bem como autoriza multa compensatória de até 5% (cinco) por cento.

Seção II - Do Transporte de Pessoas

**Art. 740.** O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada.

§ 1º Ao passageiro é facultado desistir do transporte, mesmo depois de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor correspondente ao trecho não utilizado, desde que provado que outra pessoa haja sido transportada em seu lugar.

§ 2º Não terá direito ao reembolso do valor da passagem o usuário que deixar de embarcar, salvo se provado que outra pessoa foi transportada em seu lugar, caso em que lhe será restituído o valor do bilhete não utilizado.

§ 3º Nas hipóteses previstas neste artigo, o transportador terá direito de reter até cinco por cento da importância a ser restituída ao passageiro, a título de multa compensatória.

Registra-se, entretanto, que entre os critérios para a solução das antinomias (conflitos de normas ocorridos durante o processo de interpretação) está o da especialidade o qual prescreve que a norma especial prevalece sobre a geral. Este critério também encontra-se no artigo 2º, § 2º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. “A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior”.

Deve, portanto, ser afastada, no âmbito do transporte intermunicipal mineiro, a aplicação do art. 740 do Código Civil, considerando a prevalência das disposições da **Lei Estadual n.º 13.655/2000**, em razão tanto da competência residual dos estados sobre o tema quanto diante de sua especialidade.

## 10. CONCLUSÃO

Verifica-se que a nova redação do artigo primeiro delimitou o âmbito da Lei Federal nº 11.975/2009. Além disso, resta claro nos votos dos ministros do STF, sua inconstitucionalidade em relação ao transporte intermunicipal por razão da competência legislativa e dos impactos em vários interesses do Estado.

Em face ao exposto, conclui-se que, como consequência da ADI 4289/DF, **as disposições da Lei Federal nº 11.975/2009, em sua íntegra, não são aplicáveis à validade dos bilhetes referentes ao transporte intermunicipal de passageiros.**

A norma gera uma situação regulatória inconsistente na qual os passageiros de determinado Estado podem ser submetidos a tratamentos distintos a depender do serviço de transporte utilizado. Isso porque, quando na posição de usuários de serviço de transporte intermunicipal, teriam o prazo de

validade do bilhete por um ano; por outro lado, na situação em que adquirido bilhete de transporte semiurbano, não haveria a observância do prazo estabelecido pela lei impugnada, em Plenário Virtual (minuta de voto), razão da exceção apresentada pelo seu art. 11, in verbis : “ As empresas que operam com linhas urbanas e de características semiurbanas estão isentas de cumprir as disposições desta Lei ”. O tratamento legal conferido aos transportes rodoviários intermunicipais gera, assim, uma distinção em ofensa ao princípio da isonomia (art. 5º, caput , CF), uma vez que a Lei nº 11.975/2009 acaba por impor obrigação desigual entre as empresas e usuários dos transportes intermunicipal e semiurbano.

Ainda que não tenha sido incluso o vocábulo "intermunicipal" no art. 11, que isenta da referida norma os transportes municipais e metropolitanos (segunda parte do pedido da CTN), tem-se que, conforme demonstrado nesse parecer, sendo expressamente manifestado nos votos dos respectivos ministros, devido à competência reservada aos Estados-membros, há incidência da legislação estadual sobre o tema transporte intermunicipal. Portanto, dispensável seria a previsão expressa de tais exclusões (urbano e semiurbano), já que previstas, respectivamente, a competência suplementar do município para cuidar de interesse local, por força do art. 30, II, da CF e, residual (reservada ou remanescente) dos Estados-membros.

Ato contínuo, em relação ao quesito apresentado neste SEI, quanto aos reflexos da decisão do STF na ADI 4289/DF no artigo 2º da Lei 11.975/2009, considerando o silêncio do STF quanto ao postulado em relação ao art. 11 da mesma lei (pedido de inclusão naquele dispositivo do transporte "intermunicipal" como isento de cumprir as disposições daquela lei), é a aplicação, no âmbito de Minas Gerais, da Lei Estadual n.º 13.655/2000, tem-se que:

(i) O art. 2º da da Lei Federal nº 11.975/2009 trata dos efeitos da validade do bilhete no direito do consumidor em relação aos prazos para o:

- pedido de reembolso ou remarcação do bilhete em caso de desistência pelo consumidor, e
- a respectiva devolução de valores/ reembolso pelo fornecedor.

(ii) Assim, considerando a prevalência da lei estadual diante da competência reservada dos estados sobre o tema, em caso de desistência de viagem no transporte público coletivo intermunicipal de passageiros (incluído o metropolitano, também chamado de semiurbano), o consumidor poderá solicitar o reembolso ou revalidação (remarcação) da passagem, desde que o faça em até 12 (doze) horas de antecedência em relação à data/hora do embarque agendado (validade do bilhete).

(iii) A validade do bilhete intermunicipal corresponde à data do bilhete.

(iv) Ou seja, se o consumidor não se manifestar em até 12 (doze) horas antes da data do embarque, o bilhete, em tese, não poderá ser mais remarcado nem reembolsado, a não ser por liberalidade do fornecedor.

(v) Não obstante o previsto no art. 740 do Código Civil, considerando o disposto na lei especial estadual de nº 13.655/2000 que dispõe sobre transporte rodoviário intermunicipal, deverá, o transportador, nos casos em que o reembolso for cabível, devolver integralmente o valor pago pelo consumidor.

(vi) O reembolso integral também é obrigatório em caso de não prestação dos serviços pelo fornecedor do transporte intermunicipal.

TABELA COMPARATIVA DA LEI FEDERAL Nº 11.975/2009 E DA LEI ESTADUAL Nº 13.655/2020					
MODALIDADE DE TRANSPORTE (TIPO DE LINHA)	NORMAS APLICÁVEIS	PRAZO PARA OS CONSUMIDORES DESISTIREM DA VIAGEM (VALIDADE DOS BILHETES)	EFEITO	REQUISITOS PARA TER DIREITO AO REEMBOLSO/REMARCAÇÃO	PRAZO PARA AS TRANSPORTADORAS REEMBOLSAREM OS CONSUMIDORES DESISTENTES (PAGAMENTO - PRAZO)
Internacional Interestadual	Lei Federal nº 11.975/2009 e art. 740 do CC	1 (um) ano da emissão (art. 1º, caput)	marcar ou remarcar o bilhete (art. 1º, §1º)	(i) usuário solicitar antes do embarque (art. 2º, caput) (ii) não prestação dos serviços (art. 5º)	30 (trinta) dias do pedido (art. 2º, PU)  possibilidade de desconto de 5%
Intermunicipal Metropolitano (Semiurbano)	Lei Estadual MG nº 13.655/2020 e Decreto Estadual nº 44.603/2007	data de embarque	revalidar ou reembolso - até 12 (doze) horas antes do embarque (art. 1º, XVII da Lei Estadual MG nº 13.655/2020 e arts. 25, 87 e 99 do Decreto Estadual nº 44.603/2007)	revalidar ou reembolso - até 12 (doze) horas antes do embarque (art. 1º, XVII da Lei Estadual MG nº 13.655/2020 e arts. 25, 87 e 99 do Decreto Estadual nº 44.603/2007)  Não prestação do serviço (reembolso obrigatório).	Não há previsão na lei estadual aplicável (aplica-se o CDC - prazo informado ostensivamente, quando da compra, em cumprimento ao direito à informação)

Após discussão do presente parecer na 1ª Reunião de 2024 das Coordenarias Regionais de Defesa do Consumidor do Procon-MG com a Coordenação do Procon-MG, ocorrida nos dias 02 e 03 de maio, o mesmo foi, conforme Ata respectiva, ainda em elaboração, aprovado com algumas alterações já contempladas em seu texto.

Belo Horizonte - MG, 03 de junho de 2024

Regina Sturm  
Assessora Jurídica

Ricardo Amorim  
Assessor Jurídico

Fernando Lucas  
Assessor Jurídico

Aline Queiroz  
Assessora Jurídica

**De acordo com o Parecer, após revisão.**  
Belo Horizonte, 03 de junho de 2024

Christiane Pedersoli  
Coordenadora

[1] [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp95.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp95.htm)

[2] <https://portal.stf.jus.br/publicacaotematica/vertema.asp?lei=5235>

[3] <http://www.infraestrutura.mg.gov.br/municipio/prestacao-de-contas/page/1336-onibus-intermunicipais>

[4] [http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Assessoria\\_Juridica/Controle\\_Constitucionalidade/Adins\\_PGJ\\_Iniciais/ADINI-158598-11\\_24-01-12.htm#:~:text=A%20compet%C3%AAncia%20para%20legislar%20a%20estudantes%20nos%20transportes%20coletivos%20intermunicipais.](http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Assessoria_Juridica/Controle_Constitucionalidade/Adins_PGJ_Iniciais/ADINI-158598-11_24-01-12.htm#:~:text=A%20compet%C3%AAncia%20para%20legislar%20a%20estudantes%20nos%20transportes%20coletivos%20intermunicipais.)

[5] <https://www.sedep.com.br/noticias/stf-valida-lei-do-disciplina-transporte-intermunicipal-de-passageiros-por-lotacao/>



Documento assinado eletronicamente por **REGINA STURM VILELA, FG-2**, em 06/06/2024, às 16:47, conforme art. 22, da Resolução PGJ n. 27, de 17 de dezembro de 2018.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO LUCAS DE ALMEIDA PEREIRA, ASSESSOR DE PROMOTOR DE JUSTICA**, em 06/06/2024, às 16:52, conforme art. 22, da Resolução PGJ n. 27, de 17 de dezembro de 2018.



Documento assinado eletronicamente por **CHRISTIANE VIEIRA SOARES PEDERSOLI, COORDENADOR II**, em 06/06/2024, às 17:13, conforme art. 22, da Resolução PGJ n. 27, de 17 de dezembro de 2018.



Documento assinado eletronicamente por **ALINE DE MELO QUEIROZ, FG-2**, em 07/06/2024, às 13:28, conforme art. 22, da Resolução PGJ n. 27, de 17 de dezembro de 2018.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://www.mpmg.mp.br/sei/processos/verifica>, informando o código verificador **5449295** e o código CRC **FCDD2404**.