

# **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

## **PROJETO DE LEI Nº 2.002, DE 2011**

**Acrescenta parágrafo único ao art. 136 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o transporte escolar nas zonas rurais.**

**Autor:** Deputado INOCÊNCIO OLIVEIRA

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Inocêncio Oliveira, tem por escopo alterar o art. 136 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, para acrescentar parágrafo único determinando que “nas zonas rurais, em razão do estado precário das vias e dificuldades de acesso, de condições emergenciais ou extraordinárias, o transporte escolar poderá ser efetuado com autorização emitida pelo órgão executivo de trânsito do Município, em veículos que não atendam, no todo ou em parte, as exigências estabelecidas neste artigo”.

Na justificação do projeto, seu Autor considera “a maioria dos municípios brasileiros que possuem zona rural com vias precárias e acessos difíceis encontra sérios problemas em oferecer transporte escolar para as suas áreas mais afastadas. Isso ocorre em razão das exigências estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro com relação aos veículos destinados à condução coletiva de escolares”.

Sustenta, ainda: “*Na verdade, algumas viagens no interior do País, em vias quase intransitáveis, somente podem ser feitas em veículos que dificilmente poderiam ser reconhecidos como o transporte escolar modelo, que circula nas cidades*”.

Nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados é da competência desta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se quanto ao mérito da proposta.

Além desta Comissão, a proposição já foi distribuída e votada na Comissão de Educação, onde foi rejeitada nos termos do Parecer do Relator, Deputado Pedro Uczai. Daqui, após apreciação, seguirá para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto, que tramita, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno, em regime de apreciação conclusiva.

No prazo regimental, não foram recebidas emendas à proposição.

É o nosso relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Ao nos depararmos com proposta que tem por objetivo alterar o CTB para permitir, mediante autorização emitida pelo órgão executivo de trânsito do Município, que veículos que não atendam, no todo ou em parte, as exigências estabelecidas pela Lei nº 9.503/1997, para o transporte escolar, nossa primeira e principal preocupação é com as crianças e adolescentes transportados. Sob essa ótica, nos debruçamos na análise do projeto em tela.

O legislador brasileiro, constituinte originário, preocupou-se em garantir o direito ao transporte ao estudante. Para tanto, fez incluir na Carta Política de 1988, em seu art. 208, o direito de usufruir de transporte escolar gratuito, cabendo ao Poder Pública a obrigação de oferecer esse serviço com qualidade e segurança.

O constituinte derivado, por sua vez, ratificou, como dever do Estado, o transporte escolar, fazendo constar no Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA (art. 54, VII) e na Lei das Diretrizes e Bases da Educação Nacional (art. 4º, VIII).

A intenção idealizada é de chegarmos à otimização de transporte gratuito e de qualidade para todos. Isso ainda não é possível. Segundo pesquisa do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE, em parceria com a Universidade de Brasília - UNB, os alunos que utilizam transporte escolar corresponde a pouco mais de 17% do total de matriculados.

A mesma pesquisa registra que 66% dos veículos utilizados para o transporte escolar em área rural comprometem a segurança e a qualidade do serviço oferecido. Como resultado inevitável, o crescente número de acidentes com estudantes e, destes, expressivo índice com vítimas fatais.

Somam-se diversos fatores a contribuir com essa lastimável estatística, além da omissão do Poder Público municipal, as péssimas condições das estradas rurais, as grandes distâncias a serem percorridas no transporte das crianças, mas, sobretudo, pelas péssimas condições dos veículos, sem manutenção e, sobretudo, sem a observância dos requisitos mínimos de segurança exigidos pela legislação.

É comum esse veículo de transporte ser o caminhão “pau de arara”, a desafiar os tortuosos caminhos nas áreas rurais, a lei da gravidade e as leis do homem.

Conforme o Censo Escolar da Educação Básica 2012, do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep/MEC), 8,68 milhões de alunos utilizam transporte público escolar para chegar às escolas, representando 17,2% do total de 50,54 milhões de alunos matriculados, em sua maioria transportada por ônibus.

A parceria FNDE e a UnB pesquisa desde 2005 o Transporte Escolar Rural, levantando, sobretudo, os seus principais problemas. Nesse levantamento é categórica a afirmação de que os veículos são inadequados para o transporte dos alunos. Nesses veículos, é comum a inexistência de cintos de segurança, o uso de caminhões adaptados, além da

obsolescência desses veículos. Os dados da pesquisa mostram que 70% da frota que atende os alunos em todo o País têm entre 10 e 20 anos de rodagem e, em alguns casos, chegam a acumular 70 anos de prestação de serviço à comunidade.

Como resultado previsível, ACIDENTES. Não há estatísticas oficiais desses acidentes, mas não faltam notícias que se tornaram corriqueiras, impressas, radiofônicas e televisivas, a registrar tais acidentes.

Dessa forma, não nos parece razoável, muito menos sensato, institucionalizar os acidentes mediante a legalização do transporte escolar inadequado, inseguro e ilegal.

Entendemos que as exigências estabelecidas pela redação do art. 136 do CTB pertinentes e nada excessivas, considerando que tais exigências constituem medidas preventivas para a segurança na condução coletiva de escolares. Entre elas, ressaltamos as exigências de: registro do transporte como veículo de passageiros; inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança; equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo; cintos de segurança em número igual à lotação, entre outros.

Ademais, os Programas na área de transporte escolar, em todos os níveis da Federação, estabelecem exigências de segurança, além daquelas expressas no Código de Trânsito Brasileiro. Os programas federais voltados ao transporte de estudantes, como o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), instituído pela Lei nº 10.880/2004, como o Programa Caminho da Escola, criado pela Resolução nº 3/2007, visam atender alunos moradores da zona rural. Deixar de exigir os requisitos de segurança é algo impensável e inadmissível.

É nosso entendimento que cabe ao Poder Público elaborar políticas que facilitem o acesso e a permanência dos estudantes residentes em área rural nas escolas. Nesse sentido, indiscutível é o fato que a oferta do Transporte Escolar, com conforto e segurança, tende a facilitar o aprendizado dos alunos, elevando o índice de frequência daqueles que dele necessitam.

Na busca por veículos adaptados à realidade e necessidades das áreas rurais, o FNDE, a UnB e a Marinha Brasileira, a partir dos resultados da pesquisa Transporte Rural no Brasil, tem desenvolvido projetos de novos modelos de ônibus e embarcações, sem se descuidar com os requisitos de segurança.

Pelo exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2.002, de 2011.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator