

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
REJEIÇÃO NAS
COMISSÕES DE
MÉRITO.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.002-B, DE 2011 **(Do Sr. Inocêncio Oliveira)**

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; tendo parecer: da Comissão de Educação, pela rejeição (relator: DEP. PEDRO UCZAI); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

EDUCAÇÃO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Educação:

- Parecer do Relator

- Parecer da Comissão

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do Relator

- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei 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 a condução de escolares nas zonas rurais.

Art. 2º O art. 136 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 136.....

Parágrafo único. 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.”

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. ...

JUSTIFICAÇÃO

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.

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.

Diante dessa realidade, e para não deixar sem acesso à escola um contingente enorme de crianças e adolescentes das zonas rurais, precisamos dispor de soluções alternativas que possam garantir um transporte escolar conveniente para determinadas situações.

Por essa razão estamos apresentando este projeto de lei que estabelece uma ressalva quanto às exigências do Código de Trânsito Brasileiro para a condução de escolares, quando se tratar das zonas rurais nas condições que especificamos.

Pela importância dessa iniciativa para garantir a realização do transporte de escolares nas zonas rurais, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2011.

Deputado INOCÊNCIO DE OLIVEIRA

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO XIII
DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES**

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

- I - registro como veículo de passageiros;
- II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
- III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
- V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
- VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

.....
.....

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, do ilustre Deputado Inocêncio Oliveira, acrescenta parágrafo único ao art. 136 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

A proposta tem por fito autorizar que o transporte escolar, na zona rural, possa ser feito em veículos que não atendam, no todo ou em parte, as exigências estabelecidas no art. 136, desde que em condições emergenciais ou extraordinárias, em razão de dificuldades de acesso ou do estado precário das vias. Para tanto, deve haver a manifestação favorável do órgão executivo de trânsito municipal.

De acordo com o autor, os Municípios brasileiros que possuem zona rural com vias precárias e acessos difíceis encontram sérios problemas para oferecer transporte escolar 'modelo' nas áreas mais afastadas. Tal realidade prejudica o acesso das crianças e adolescentes à educação básica.

A matéria, sujeita à apreciação conclusiva, conforme o artigo 24, II, do Regimento Interno, chega à Comissão de Educação para análise de mérito, não tendo recebido emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

É louvável a preocupação manifestada pelo eminente Deputado Inocêncio Oliveira de encontrar soluções alternativas para garantir o transporte escolar de crianças e adolescentes que moram em zonas rurais, com vias precárias e dificuldades de acesso. De fato, é um grande desafio para o Estado brasileiro garantir o direito à educação desses alunos, suplantando problemas de toda ordem: transporte escolar difícil, escassez de professores, a distância entre os conteúdos e metodologias pedagógicas utilizadas e a realidade das famílias que vivem na zona rural, entre tantos outros.

Primeiro, na análise do mérito, cabe conhecer quais são as exigências dispostas no art. 136 do Código de Trânsito:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.”

A princípio, não nos parece que elas sejam excessivas, se considerarmos o que está em jogo: a segurança de milhares de crianças e jovens. Afora as determinações do Código de Trânsito, os Estados e Municípios que recebem recursos federais, por meio do Programa Caminho da Escola ou do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), instituído pela Lei nº 10.880, de 2004, também precisam cumprir certas condições de segurança no transporte de alunos.

O Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, e consiste na concessão, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de linha de crédito especial para a aquisição de ônibus zero quilômetro e de embarcações novas pelos Estados e Municípios.

Já o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) consiste na transferência de recursos financeiros para custear despesas com reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica pública residentes em área rural. Serve, também, para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar.

O objetivo central dessas ações é garantir a frequência dos alunos da zona rural à escola, sem abrir mão da segurança no transporte escolar. Nos últimos anos, foram feitos significativos progressos no sentido de estabelecer alguns padrões de qualidade, de forma a que não se repetissem cenas comuns do passado, envolvendo o transporte precário, os acidentes e até mortes de alunos a caminho da escola.

Embora compreenda e valorize o esforço do parlamentar de encontrar alternativas para resolver problemas reais, que afetam a frequência dos alunos à escola em algumas partes do País, entendemos que a flexibilização pode não ser verdadeiramente benéfica para a educação brasileira, pode inclusive representar um passo atrás nas políticas públicas estabelecidas para o transporte escolar.

A temática abordada pelo projeto é extremamente séria. É justo reconhecer que há casos em que as condições de acesso podem ser

prejudicadas por eventos “emergenciais ou extraordinários”. No entanto, há considerável controvérsia sobre a concessão de autorização legal prévia para realizar o transporte dos estudantes em vias precárias e perigosas. Seguramente, há soluções alternativas para resolver a questão, que não esta envolvendo transportar crianças e jovens em condições irregulares de segurança. Por exemplo, nos casos de locais com fortes temporadas de chuvas, uma solução viável poderia ser a reorganização do calendário escolar para evitar a realização de aulas nesse período.

Diante do exposto, o voto é pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.002, de 2011.

Sala da Comissão, em 16 de outubro de 2013.

Deputado Federal Pedro Uczai
Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Educação, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.002/2011, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Pedro Uczai.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Artur Bruno e Alex Canziani - Vice-Presidentes, Alice Portugal, Aline Corrêa, Angelo Vanhoni, Celso Jacob, Chico Alencar, Costa Ferreira, Fátima Bezerra, Francisco Praciano, George Hilton, Glauber Braga, Izalci, Jorge Boeira, Leopoldo Meyer, Major Fábio, Manoel Salviano, Nilson Pinto, Paulo Rubem Santiago, Pedro Uczai, Professor Sérgio de Oliveira, Professor Setimo, Professora Dorinha Seabra Rezende, Raul Henry, Stepan Nercessian, Waldenor Pereira, Waldir Maranhão, Eduardo Barbosa, Hugo Napoleão, Jean Wyllys, Mauro Benevides e Osmar Serraglio.

Sala da Comissão, em 6 de novembro de 2013.

Deputado ARTUR BRUNO
Presidente em exercício

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.002/2011, nos termos do parecer do relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Jesus Rodrigues - Vice-Presidente, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Julio Lopes, Marinha Raupp, Mauro Mariani, Paulão, Pedro Fernandes, Wellington Fagundes, Zoinho, Alexandre Santos, Edinho Bez, Gladson Cameli, Jose Stédile e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
