

# **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

## **PROJETO DE LEI Nº 8.023, DE 2014**

Cria o Fundo Nacional do Passe Livre.

**Autora:** Deputadas SANDRA ROSADO e KEIKO OTA

**Relator:** Deputado HILDO ROCHA

### **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei em foco pretende trazer à luz o Fundo Nacional do Passe Livre (Passe Livre), de natureza contábil, destinado a garantir a gratuidade para os estudantes no transporte coletivo urbano, por meio da transferência de recursos da União para os Municípios. O texto prevê que o benefício da gratuidade deverá alcançar os estudantes do ensino fundamental, do ensino médio e de graduação, bem como o acompanhante das crianças matriculadas em creches ou na pré-escola e de educandos com deficiência ou outras necessidades especiais.

Nos termos da proposta, o Fundo a ser criado assegurará a gratuidade no transporte urbano público local somente para os beneficiários previstos, desde que os estudantes estejam regularmente matriculados e com frequência comprovada na rede pública ou privada de ensino, em instituições reconhecidas pelo Ministério da Educação. A gratuidade a ser oferecida será válida exclusivamente para deslocamentos feitos em dias letivos fixados nos calendários escolares.

A proposição prevê, como receitas do Fundo Nacional do Passe Livre: os recursos ordinários do Tesouro Nacional consignados para o referido Fundo no Orçamento Geral da União; a parcela dos recursos destinados à União, que sejam provenientes dos royalties e da participação especial na exploração do petróleo e gás, sob os regimes de concessão, de cessão onerosa e de partilha de produção, quando a lavra ocorrer na plataforma continental, inclusive no horizonte geológico do pré-sal (nos termos das Leis nº 9.478/1997, 12.276/2010 e 12.351/2010); parcela dos recursos provenientes dos rendimentos do Fundo Social, de que trata a Lei nº 12.351/2010; parcela dos recursos de participação e dividendos recebidos pelo Tesouro Nacional das empresas de economia mista controladas pela União e das instituições financeiras federais; parcela dos recursos das quotas da União no Salário Educação; e outros recursos definidos em Lei.

O projeto de lei preconiza que o montante dos recursos a serem repassados aos Municípios para o custeio das despesas referentes ao passe livre estudantil será definido, a cada ano, na forma do regulamento, tomando por base a previsão do número de estudantes transportados e o valor das tarifas locais do transporte público. Assim, o Poder Executivo, de posse das referidas informações, deve definir as parcelas de cada fonte de recursos que serão destinadas, anualmente, para o custeio do passe livre estudantil.

Fica estabelecido, também, que os recursos destinados pelo Poder Público para o custeio das despesas referentes ao Passe Livre Estudantil deverão ser equiparados às despesas com o transporte escolar dos estudantes residentes nas zonas rurais, sendo igualmente contabilizados como despesa de educação para o cumprimento do disposto no inciso VII do art. 208 e no inciso VI do art. 214 da Constituição Federal.

Finalmente, a cláusula de vigência fixa que a nova lei deverá entrar em vigor no primeiro dia útil do exercício (supõe-se: “seguinte”) ao de sua publicação.

As autoras da proposta justificam a iniciativa argumentando que, da mesma forma que existe o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), para custear o transporte gratuito dos estudantes moradores na zona rural de nossos Municípios às escolas públicas,

é necessário que haja apoio equivalente para os estudantes moradores das áreas urbanas.

Nos termos do art. 32, inciso VII, alínea “a”, do Regimento Interno desta Casa, compete a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) avaliar a questão sob o ponto de vista da **política e desenvolvimento urbano**, o que inclui habitação, mobilidade urbana, infraestrutura e saneamento ambiental.

Após o exame da CDU, a matéria deve seguir para a análise da Comissão de Educação, da Comissão de Finanças e Tributação, que se pronunciará quanto ao mérito e quanto à adequação financeira e orçamentária, e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que fará o exame quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Trata-se de proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, em regime ordinário de tramitação.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

Como apontaram as autoras na justificação da proposta, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate), em operação desde 2004, foi um louvável passo do Governo Federal para assegurar o acesso e a permanência, na escola, dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar. Mais tarde, em 2009, o alcance do Pnate, que se baseia na prestação de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, foi ampliado, passando a abranger, também, os estudantes da educação infantil e do ensino médio residentes em áreas rurais.

Apesar da importância do referido programa, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), informa que cerca de 160 milhões de pessoas, ou 85% da população do País, vivem em cidades, dos quais mais de 50% em regiões metropolitanas. Estudantes oriundos dessas famílias urbanas, particularmente aquelas que residem nas periferias metropolitanas, necessitam do transporte público para os seus deslocamentos diários entre a moradia e a escola. Diante disso, é significativo o peso do custo dos diferentes meios de transporte urbano no orçamento familiar, especialmente nos casos das famílias de renda mais baixa.

Diversos Municípios brasileiros, numa tentativa de minimizar o problema, adotam instrumentos para facilitar o acesso desses estudantes ao transporte público, como a oferta de tarifas diferenciadas. Entretanto, sem apoio financeiro, a instituição desses benefícios tarifários acaba por impactar a tarifa paga pelos demais usuários do transporte público, devido ao mecanismo do subsídio cruzado, que, via de regra, é adotado para equilibrar os custos do sistema.

Nessa perspectiva, é muito oportuna a parceria da União com os Municípios, refletida na criação de um fundo nacional para custear a gratuidade de acesso dos estudantes ao transporte público coletivo.

Com o apoio financeiro da União, Municípios que hoje se utilizam do subsídio cruzado para o custeio de vantagens tarifárias para estudantes poderão deixar de fazê-lo, o que deve proporcionar tarifas mais baixas para todos os usuários, permitindo que o transporte público passe a alcançar um contingente maior de pessoas, refletindo na melhoria das condições de mobilidade urbana como um todo.

Entretanto, entendemos que os Estados não podem ficar de fora da parceria pretendida. Como os números demonstram, muitas famílias residem em regiões metropolitanas, onde o transporte público passa a ser de competência estadual, por ultrapassar os limites de cada Município individualmente. É o caso de estudantes que usam o transporte metropolitano, por exemplo, para frequentar um curso de graduação numa cidade diferente daquela em que residem.

Por decorrência, merece aperfeiçoamento, também, a indicação de que o fundo a ser criado destina-se a garantir a gratuidade para os estudantes no transporte coletivo urbano. Segundo conceito mais amplo, consagrado pela Lei nº 12.587, de 2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, devemos nos referir a transporte público urbano ou de caráter urbano, que é o serviço prestado entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos, para abarcar o caso do transporte coletivo oferecido em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas.

Assim, estamos propondo três emendas à proposição em tela, com o objetivo de promover os aperfeiçoamentos mencionados.

Registrarmos que existem pequenos equívocos de redação, como o observado no inciso V do § 1º do art. 2º da proposição, que faz uma remissão ao “inciso III do art. 4º da Lei nº 12.976, de 4 de abril de 2103”, quando, na verdade, trata-se da Lei nº 12.796/2013, que trouxe alterações à Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Também a cláusula de vigência parece conter um problema de redação ao fixar que a nova lei deverá entrar em vigor no primeiro dia útil do exercício (supõe-se: “seguinte”) ao de sua publicação.

Não obstante, esses pontos fogem à matéria de competência da CDU e, certamente, serão corrigidos no decorrer da tramitação da matéria.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão avaliar, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 8.023/2014, com as emendas anexas.

Sala da Comissão, em 04 de Dezembro de 2015.

Deputado **HILDO ROCHA**  
Relator

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 8.023, DE 2014

Cria o Fundo Nacional do Passe Livre.

#### EMENDA Nº 1

Substitua-se, no art. 1º e no *caput* do art. 2º da proposição em epígrafe, a expressão “(...) transporte coletivo urbano (...)” por “(...) transporte coletivo urbano ou de caráter urbano (...)”, bem como substitua-se no § 2º do art. 2º a expressão “(...) transporte urbano público local (...)” por “(...) transporte coletivo urbano ou de caráter urbano (...)”.

Sala da Comissão, em 04 de Dezembro de 2015.

Deputado **HILDO ROCHA**

Relator

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

### **PROJETO DE LEI Nº 8.023, DE 2014**

Cria o Fundo Nacional do Passe Livre.

### **EMENDA Nº 2**

Substitua-se, no *caput* do art. 2º da proposição em epígrafe, a expressão “(...) para os Municípios (...)” pela expressão “ (...) para os Municípios, os Estados ou o Distrito Federal, quando for o caso, (...)”.

Sala da Comissão, em 04 de Dezembro de 2015.

Deputado **HILDO ROCHA**

Relator

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

### **PROJETO DE LEI Nº 8.023, DE 2014**

Cria o Fundo Nacional do Passe Livre.

### **EMENDA Nº 3**

Suprime-se, no § 1º do art. 3º da proposição em epígrafe, a expressão “(...) aos Municípios (...”).

Sala da Comissão, em 04 de Dezembro de 2015.

Deputado **HILDO ROCHA**

Relator