



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### Projeto de Lei Nº 5.048, de 2016.

Altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.

**Autor:** Deputado Izalci

**Relator:** Deputado Diego Andrade

### PARECER VENCEDOR

#### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.048 de 2016, de autoria do Deputado Izalci, “altera a redação do caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude”, com o objetivo de incluir o transporte semiurbano no sistema de reserva de vagas para jovens de baixa renda.

O Deputado Marcelo Álvaro Antônio, relator da proposição, teve seu parecer vencido pelo voto em separado do Deputado Diego Andrade, que apresentou proposta alternativa ao texto original do Projeto de Lei, assim como do parecer do relator.

Nos termos do Art. 17, inciso II, alínea “a” do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados fez a distribuição desta proposição à Comissão de Viação e Transporte (CVT), à Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) nos termos regimentais e constitucionais para, no âmbito de suas respectivas competências, analisar o PL nº 5.048, de 2016, sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões - art. 24 – II.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

#### II - VOTO DO RELATOR

A proposta legislativa em epígrafe propõe a alteração do Estatuto da Juventude visando garantir gratuidade aos estudantes nos serviços de transporte público coletivo prestados nas áreas semiurbanas.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nesta comissão, o ilustre autor da matéria opinou favoravelmente a matéria mediante um substitutivo, o qual garante aos jovens de baixa renda a gratuidade dos transportes coletivos públicos semiurbanos.

Independente do posicionamento dos nobres parlamentares, entendemos que a matéria deva ser melhor avaliada face as características dos serviços públicos de transporte disponibilizados à população.

Preliminarmente, devemos lembrar que a Constituição Federal **define que a assistência social deve ser prestada para aquele que dela necessitar** (Art. 203). Essa assistência social deve ser custeada com recursos públicos provenientes do orçamento da seguridade social, conforme definido no Artigo 204 da citada carta magna.

Diante da premissa exposta, observa-se que toda a gratuidade ou mesmo isenção tarifária, seja parcial ou integral, tem a natureza jurídica de medida assistencial, e assim deve ser tratada legalmente conforme determina a Constituição Federal, ou seja, custeada com recursos públicos.

Segundo determinação constitucional, esses benefícios devem ser custeados em conformidade com o Art. 195 da Carta Magna, mediante recursos provenientes do orçamento público, das contribuições sociais de empregadores, dos trabalhadores e das receitas de concursos prognósticos, mais conhecidos como loterias.

Contudo, nos serviços de transporte público coletivo de passageiros, tal interpretação não é aplicada, e o ônus dos benefícios concedidos, seja isenção total ou parcial do pagamento da tarifa, é transferida para os usuários pagantes do serviço que na sua grande maioria são pessoas de baixo poder aquisitivo.

Para tanto, vale lembrar que a tarifa do transporte público é calculada com base no custo do serviço dividido pelo número de usuários pagantes. Assim, quanto maior o número de gratuidades no sistema, menor será o número de usuários pagantes e, conseqüentemente, maior será a tarifa.

Na maioria das vezes, concede-se a gratuidade a uma determinada categoria de usuários, face ao seu *status quo* perante a sociedade, sem avaliar a capacidade financeira destes para pagar a tarifa, ignorando assim o preceito constitucional já citado, o qual deve-se dar a assistência para quem precisa. Na verdade, é uma injustiça social, onde o menos favorecido banca outro menos favorecido, e o Poder Público assiste a tudo sem tomar as devidas providências.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Hoje, face crise financeira que assola o país, milhões de brasileiros deixaram de ter acesso aos serviços de transporte público coletivo, entidades públicas e privadas deste setor constataram uma queda de 25% no número de passageiros transportados, ou seja, pessoas deixaram de andar de ônibus, trens ou metrô, por não disporem de recursos para pagar a tarifa.

Assim, o teor da proposta legislativa, bem como o substitutivo apresentado poderá agravar essa situação excluindo mais pessoas do acesso aos serviços de transporte público coletivo de passageiros.

Dessa forma, devemos buscar outra solução para o caso, que não onere os atuais usuários dos serviços transporte público coletivo de passageiros, os quais na sua grande maioria são pessoas de baixo poder aquisitivo.

O Estatuto da Juventude, instituído mediante a Lei nº 12.852, de 2013, indica uma solução para o caso, face o teor dos artigos 11 e 33 que assim dispõem:

*“Art. 11. O direito ao programa suplementar de transporte escolar de que trata o art. 4º da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, será progressivamente estendido ao jovem estudante do ensino fundamental, do ensino médio e da educação superior, no campo e na cidade.*

.....  
.....

*Art. 33. A União envidará esforços, em articulação com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, para promover a oferta de transporte público subsidiado para os jovens, com prioridade para os jovens em situação de pobreza e vulnerabilidade, na forma do regulamento.”*

Diante dos artigos da lei citados, entendo que a legislação possa ser mais objetiva quanto ao benefício aos estudantes, sem trazer ônus para os demais usuários do sistema de transporte público coletivo.

Além disso, a denominação proposta de “serviços semiurbanos”, não está de acordo com as definições constante no inciso XII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 2012, mais conhecida como a Lei de Mobilidade Urbana, que assim dispõe:

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



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

.....

*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; ”*

Sob o mesmo prisma, a generalidade concedida ao termo “serviços semiurbanos”, constante no substitutivo do ilustre relator, poderá gerar conflitos de interpretação quanto à aplicabilidade do direito, face competência de Estados e Municípios quanto à gestão do transporte público coletivo, principalmente, em regiões metropolitanas, aglomerados urbanos e microrregiões, as quais são reguladas mediante legislações dos citados entes federativos.

Sala das comissões, 04 de outubro de 2017.

**Deputado DIEGO ANDRADE**  
**PSD/MG**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.048, DE 2016.**

Altera a redação do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Estatuto da Juventude.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei veda o aumento da tarifa das passagens do transporte coletivo interestadual para custear a gratuidade prevista no Estatuto da Juventude.

Art. 2º. O art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 32. No sistema de transporte público coletivo interestadual e de transporte público coletivo interestadual de caráter urbano, observar-se-á, nos termos da legislação específica:

.....  
§ 1º. Os direitos previstos nos incisos I e II serão custeados com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir os referidos custeios aos usuários do respectivo serviço público.

§ 2º. Os procedimentos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II serão definidos em regulamento.” (NR)

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

Sala das Comissões, 4 de outubro de 2017.

**Deputado DIEGO ANDRADE**  
**(PSD/MG)**