

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA

PROJETO DE LEI N° 2.676, DE 2000

(Apensados os PL nº 826, de 1999, nº 1.025, de 1999, nº 1.951, de 1999, nº 2.769, de 2000, e nº 3.026, de 2000)

Dispõe sobre a gratuidade do transporte coletivo urbano para crianças nos casos que especifica.

Autor: Senado Federal

Relator: Deputada Iara Bernardi

I - RELATÓRIO

Ao Projeto de Lei em exame, oriundo do Senado Federal, foram apensadas as seguintes proposições: PL nº 826, de 1999, do Deputado Pedro Fernandes; PL nº 1.025, de 1999, do Deputado Eduardo Paes; PL nº 1.951, de 1999, do Deputado Luiz Bittencourt; PL nº 2.769, de 2000, do Deputado Eurípedes Miranda; PL nº 3.026, de 2000, do Deputado Luiz Bittencourt.

Distribuída às Comissões de Viação e Transportes, de Educação e Cultura e de Constituição e Justiça e de Redação da Câmara dos Deputados, a presente proposição tramita com poder conclusivo das Comissões, conforme preceitua o art. 24, II, do Regimento Interno desta Casa Legislativa.

O Projeto de Lei nº 2.676, de 2000, pretende assegurar a gratuidade no transporte coletivo urbano para crianças de até doze anos de idade, regularmente matriculadas em estabelecimento público de ensino fundamental. O âmbito urbano de tal benefício é decorrente de sua inclusão como diretriz para o desenvolvimento urbano, nos termos do art. 21, XX, da Constituição Federal. A concessão da gratuidade no transporte coletivo depende da comprovação, pelos pais ou responsáveis, da idade da criança, mediante apresentação da respectiva

certidão de nascimento ou carteira estudantil. A gratuidade proposta no projeto em exame não se aplica a serviços seletivos de transporte, prestados em veículos com condições especiais de conforto. Por fim, cabe aos Municípios a observação do disposto nessa proposição, quando da organização e prestação, direta ou indireta, dos serviços de transporte coletivo.

O Projeto de Lei nº 826, de 1999, do Deputado Pedro Fernandes, concede gratuidade no transporte coletivo urbano para alunos do ensino fundamental das escolas da rede pública, localizadas nas áreas urbanas e rurais, quando uniformizados. Para cobertura dos custos desse benefício, a proposição em análise prevê a inclusão do valor correspondente nas planilhas de custo das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo.

Antes apensado ao PL nº 826, de 1999, o Projeto de Lei nº 1.025, de 1999, do Deputado Eduardo Paes, foi também apensado à proposição originária do Senado Federal, ora em apreciação. O Projeto de Lei nº 1.025, de 1999, propõe assegurar aos estudantes da rede pública de ensino, em grau primário, secundário, universitário ou de escolas técnicas, em todo o território nacional, o direito à passagem gratuita nos ônibus intermunicipais ou que liguem Municípios de uma mesma região metropolitana. A gratuidade fica condicionada ao uso do uniforme escolar ou apresentação de documento de identidade estudantil de estabelecimento público de ensino. O PL prevê a definição em lei estadual dos critérios para que Municípios vizinhos sejam considerados da mesma região metropolitana, fixando que, enquanto tal lei não for editada, o direito à passagem gratuita poderá ser exercido em viagens entre Municípios limítrofes e onde esse direito decorrer de legislação estadual ou municipal vigente. Por fim, o direito à gratuidade fica restrito aos veículos convencionais utilizados na prestação do serviço público de transporte coletivo, excluindo os que oferecem comodidades especiais e, por isso, cobram tarifas mais elevadas.

O Projeto de Lei nº 1.951, de 1999, do Deputado Luiz Bittencourt, concede passe livre ao professor da rede municipal de ensino no sistema de transporte coletivo urbano e intermunicipal.

O Projeto de Lei nº 2.769, de 2000, do Deputado Eurípedes Miranda, dispõe sobre a gratuidade no transporte coletivo urbano e rural para alunos do ensino fundamental e médio, matriculados na rede pública, cujas escolas estejam localizadas em áreas urbanas e rurais longe de suas moradias. Esse benefício

limita-se aos dias letivos, de acordo com o calendário escolar, e condiciona-se ao uso do uniforme escolar e à apresentação de passe expedido pelo estabelecimento de ensino, com anuênciia da Secretaria Municipal de Educação. Para cobrir os custos desse benefício, a proposta prevê que as empresas concessionárias ou permissionárias do serviço de transporte coletivo poderão incluir, em suas planilhas de custos, o índice proporcional ao benefício concedido aos estudantes, apurado pela secretaria ou órgão responsável pelo transporte coletivo local.

Por fim, o Projeto de Lei nº 3.026, de 2000, do Deputado Luiz Bittencourt, dispõe sobre a concessão de gratuidade aos alunos matriculados em unidades de ensino da zona rural, no sistema de transporte público coletivo rodoviário, condicionando o gozo desse benefício à apresentação do documento de identidade estudantil.

Em reunião ordinária realizada em 28 de março de 2001, a Comissão de Viação e Transportes rejeitou o PL nº 2.676/00, e os apensados.

Nesta Comissão de Educação e Cultura da Câmara dos Deputados, foi aberto e divulgado, nos termos regimentais, prazo para recebimento de emendas. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao Projeto de Lei ora em apreciação.

É o relatório.

II – VOTO DA RELATORA

Os projetos de lei em análise – o principal e as cinco proposições apensadas – apresentam várias diferenças entre si. Por exemplo, os beneficiários da gratuidade no transporte público coletivo podem ser estudantes da rede pública na zona rural, ou de ensino fundamental, ou fundamental e médio, ou de todos os níveis de ensino, ou, ainda, o professor da rede municipal de ensino. Da mesma forma, os projetos em exame também variam quanto ao espaço geográfico de aplicação do benefício da gratuidade no transporte coletivo. Por exemplo, esse benefício pode restringir-se à zona urbana ou referir-se ao deslocamento para escolas situadas em áreas urbanas e rurais distantes do local

de moradia dos estudantes, pressupondo, pois, gratuidade no transporte coletivo urbano e intramunicipal, ou, ainda, referir-se ao deslocamento entre Municípios limítrofes de uma mesma região metropolitana, tratando-se, pois, de transporte intermunicipal que interliga áreas de urbanização contíguas. Na maioria das proposições em estudo, a concessão da gratuidade está condicionada à comprovação da condição de beneficiário, no caso dos alunos, por meio do uso do uniforme escolar ou de documento de identidade estudantil. Por fim, mais de um projeto explicita que as empresas concessionárias do serviço público de transporte coletivo ficam autorizadas a incluir, em suas planilhas de custos, o valor do benefício concedido.

Na apreciação do mérito que cabe a esta Comissão de Educação e Cultura da Câmara dos Deputados, nossa tendência deveria ser, numa primeira abordagem, pela aprovação do projeto em análise – com emendas ou Substitutivo que o aperfeiçoasse –, pois, em princípio, somos favoráveis a medidas que viabilizem o acesso dos estudantes a escola pública, por meio da garantia de transporte gratuito no traslado residência-escola-residência.

De fato, a Constituição Federal de 1988 (art. 208, inciso VII) inscreve entre os deveres do Estado para com a educação a garantia de *atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares*, entre eles o de *transporte escolar*.

Entretanto, numa segunda abordagem, análise mais acurada dos projetos em exame levam-nos a assumir a posição contrária, ou seja, pela sua rejeição. Vejamos porquê.

Como não há prestação de serviço sem custo, a concessão de gratuidade no transporte coletivo a determinada categoria de usuários – no caso, estudantes de escolas públicas – faz com que o preço ou a tarifa torne-se mais cara para os demais usuários desse serviço.

De fato, a fixação do preço da passagem ou tarifa é o resultado da divisão do custo operacional do serviço do transporte coletivo pelo número de usuários pagantes. Quanto maior o número de não pagantes e, em consequência, menor o de pagantes, maior será o preço pago pelos usuários que não desfrutam do benefício da gratuidade. Alguns projetos em análise explicitamente autorizam as empresas concessionárias do transporte coletivo a repassarem, para suas

planilhas de custo, o valor do benefício concedido aos estudantes. E mesmo quando não autorizado, só poderia ser esse o procedimento a ser adotado por essas empresas.

E quem são os usuários do transporte coletivo no País? Na ampla maioria, trabalhadores de baixo poder aquisitivo e milhares de desempregados. Portanto, conceder gratuidade nos serviços públicos de transporte coletivo não produz justiça social. Ao contrário, gera injustiça, pois transfere do Estado para a população de baixa renda, via aumento da tarifa, a responsabilidade pelo custo do benefício concedido.

Reafirmamos nossa convicção de que o transporte escolar gratuito é um direito constitucional assegurado aos alunos do ensino fundamental da escola pública brasileira. Entretanto, cabe ao Poder Público o financiamento desse programa, com recursos da receita de impostos arrecadados de toda a sociedade, proporcionalmente à renda e de acordo com a propriedade, a produção e a circulação de bens e mercadorias na sociedade brasileira. Transferir essa responsabilidade do Poder Público para a concessão de gratuidade pelas empresas concessionárias é, na prática, transferir o pagamento desse benefício do conjunto da sociedade para suas parcelas mais desprivilegiadas.

Pelas razões acima expostas, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.676, de 2000, e dos apensados de nºs 826, de 1999, 1.025, de 1999, 1.951, de 1999, 2.769, de 2000 e 3.026, de 2000.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2003.

Deputada Iara Bernardi
Relatora