AVULSO NÃO PUBLICADO

INADEQUAÇÃO NA CFT

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.085-C, DE 2005

(Do Sr. Jackson Barreto)

Institui o Vale-Transporte Social e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Seguridade Social e Família, pela aprovação (relator: DEP. GUILHERME MENEZES) e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela inadequação financeira e orçamentária (relator: DEP. VIRGÍLIO GUIMARÃES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD);
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II.

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Seguridade Social e Família:
- parecer do relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Viação e Transportes:
- parecer do relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Finanças e Tributação:
- parecer do relator
- parecer da Comissão

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica instituído o Vale-Transporte Social destinado as unidades familiares enquadradas na Lei nº 10.836, de 09 de janeiro de 2.004.

§ 1º - O Vale-Transporte Social tem o objetivo de garantir a mobilidade sustentada das famílias que vivem em situação de pobreza e extrema pobreza mediante o uso dos serviços de transporte público coletivo urbano, e de característica urbana.

§2º - Para fins desta lei, considera-se:

I – Transporte público coletivo urbano – serviço de transporte público coletivo de passageiros, executado de forma contínua, mediante delegação pública e prestado na área urbana dos municípios em geral.

II – Transporte público coletivo de característica urbana – serviço de transporte público coletivo de passageiros, executado de forma contínua, mediante delegação pública e prestado nas regiões metropolitanas, aglomerados urbanos, micro-regiões e regiões periféricas dos municípios em geral.

Art. 2º - Os procedimentos de competência da União serão organizados no âmbito do Ministério do Desenvolvimento Social e Combate a Fome que poderá contar com a colaboração técnica de outros órgãos da Administração Pública Federal e dos demais entes federados.

Parágrafo único - Caberá ao Conselho Gestor Interministerial do Programa Bolsa Família, coordenar, supervisionar, controlar, avaliar, organizar e operacionalizar a logística para a distribuição do Vale-Transporte Social, obedecidas as formalidades legais.

Art. 3º - O Vale-Transporte Social poderá ser emitido conforme as peculiaridades e as conveniências locais, para utilização por:

I - linha;

II – empresa operadora de transporte público;

III – sistema de transporte público urbano ou de característica urbana.

Parágrafo único - O benefício expresso no caput poderá ser emitido na forma de bilhetes simples ou múltiplos, talões, cartões magnéticos ou bilhetes eletrônicos.

Art. 4º - As unidades familiares receberão mensalmente e conjuntamente com o benefício do Bolsa Família, o Vale-Transporte Social, segundo critérios a serem definidos pelo Poder Executivo.

Parágrafo único - Na fixação da quantidade de Vale-Transporte Social para cada unidade familiar será considerado:

I - o número de pessoas na composição da unidade familiar, principalmente gestantes, nutrizes, crianças entre 0 (zero) e 12 (doze) anos ou adolescentes até 15 (quinze) anos.

II – os deslocamentos mínimos que os integrantes de uma unidade familiar realizam para satisfazer as suas necessidades básicas.

Art. 5º - No caso de alteração na tarifa do serviço de transporte público, conforme definido nos incisos I e II do Artigo 1º, o Vale-Transporte Social poderá:

I - ser utilizado pelo beneficiário, dentro do prazo de 30 (trinta) dias; e

II - ser trocado, sem ônus, pelo beneficiário, no mesmo prazo fixado pelo poder público local para o benefício expresso na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

Art. 6º - O controle social do Vale-Transporte Social será feito, em âmbito federal, estadual e local, conforme regulamento.

Art. 7º - As despesas com a implementação do Vale-Transporte Social correrão por conta das dotações orçamentárias do Ministério da Assistência e Promoção Social e de Combate a Fome, inclusive oriundas do Fundo de Combate e Erradicação da Pobreza instituído pelo art. 79 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

Art. 8º - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 dias a contar de sua publicação.

Art.9º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Milhões de brasileiros encontram-se hoje impossibilitados de usufruir, nas condições de vida atual, do seu direito constitucional de ir e vir e têm sua mobilidade comprometida em função do difícil acesso aos transportes públicos coletivos. Tal dificuldade advém, sobretudo, dos altos preços das tarifas, inadequações do sistema e falta de uma infra-estrutura urbana que possibilite o seu funcionamento adequado.

Agravando a situação, as estatísticas demonstram que exatamente os que mais precisam do transporte público, os mais pobres, estão cada vez mais impossibilitados de ter acesso a ele. Segundo pesquisa da extinta Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDU/PR apenas 27,5% dos usuários dos ônibus pertencem às classes D e E, que juntas, representam 45% da população. Já o IPEA, identificou que hoje, cerca de 37 milhões de pessoas não podem usar o transporte público pelo alto preço da passagem, exibindo um quadro de cruel exclusão social, quadro este confirmado recentemente pelo atual Ministério das Cidades.

A situação é tão grave que em cidades como o Rio de Janeiro, por exemplo, a imprensa alertou (ISTOÉ) que entidades de assistência já identificam um novo tipo de morador de rua, ou seja, aquele que mesmo tendo trabalho (muitas vezes informal) e casa, é obrigado a dormir na rua por absoluta falta de condições de pagar o transporte coletivo para voltar a sua casa. Fato idêntico (Correio Brasiliense) ocorre também em Brasília, com trabalhadores da construção civil que optam por dormir nos canteiros de obra, também por não poderem pagar as passagens do transporte.

Para cumprir o que a Constituição prevê, ou seja, ser efetivamente um serviço essencial como designa nossa Carta, o transporte público precisa ser tratado como tal, inserindo-se na agenda política, econômica e social do governo para ser alvo de políticas públicas que garantam a mobilidade da população.

A emergência da situação indica-nos a também urgência de medidas que, inicialmente, aliviem a gravidade da situação, restituindo a esses milhões de brasileiros o direito de se locomoverem com dignidade, até mesmo para terem acesso aos locais de trabalho e a outros serviços essenciais como saúde, educação e lazer.

O presente projeto insere-se nessa perspectiva anterior, ou seja a de atuar emergencialmente promovendo o direito ao transporte público, sobretudo para o cidadão cujo nível de pobreza já o habilita para o Programa Bolsa Família em andamento no país.

Dessa forma, completamos sua promoção social concedendo-lhe o direito ao transporte público de sua cidade, mediante a utilização do Vale-Transporte Social

que garantirá o meio de locomoção com o qual ele poderá, inclusive, buscar de modo mais eficiente seu sustento, e ao mesmo tempo que proporcionamos mais amplamente sua inclusão social.

Sala das sessões, 12 de abril de 2.004.

DEPUTADO FEDERAL JACKSON BARRETO
(PTB-SE)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

TÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

I - a soberania;

II - a cidadania;

III - a dignidade da pessoa humana;

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

V - o pluralismo político.

Parágrafo único. Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição.

Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

.....

ATO DAS DISPOSIÇÕES CONSTITUCIONAIS TRANSITÓRIAS

.....

Art. 79. É instituído, para vigorar até o ano de 2010, no âmbito do Poder Executivo Federal, o Fundo de Combate a Erradicação da Pobreza, a ser regulado por lei complementar com o objetivo de viabilizar a todos os brasileiros acesso a níveis dignos de subsistência, cujos recursos serão aplicados em ações suplementares de nutrição, habitação,

educação, saúde, reforço de renda familiar e outros programas de relevante interesse social voltados para melhoria da qualidade de vida.

Parágrafo único. O Fundo previsto neste artigo terá Conselho Consultivo e de Acompanhamento que conte com a participação de representantes da sociedade civil, nos termos da lei.

** Parágrafo único acrescido pela Emenda Constitucional nº 31, de 14/12/2000.*

Art. 80. Compõem o Fundo de Combate e Erradicação da Pobreza:

I - a parcela do produto da arrecadação correspondente a um adicional de oito centésimos por cento, aplicável de 18 de junho de 2000 a 17 de junho de 2002, na alíquota da contribuição social de que trata o art.75 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias;

II - a parcela do produto da arrecadação correspondente a um adicional de cinco pontos percentuais na alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, ou do imposto que vier a substituí-lo, incidente sobre produtos supérfluos e aplicável até a extinção do Fundo;

III - o produto da arrecadação do imposto de que trata o art.153, inciso VII, da Constituição;

IV - dotações orçamentárias;

V - doações, de qualquer natureza, de pessoas físicas ou jurídicas do País ou do exterior;

VI - outras receitas, a serem definidas na regulamentação do referido Fundo.

§ 1º Aos recursos integrantes do Fundo de que trata este artigo não se aplica o disposto nos arts. 159 e 167, inciso IV, da Constituição, assim como qualquer desvinculação de recursos orçamentários.

§ 2º A arrecadação decorrente do disposto no inciso I deste artigo, no período compreendido entre 18 de junho de 2000 e o início da vigência da lei complementar a que se refere o art.79, será integralmente repassada ao Fundo, preservado o seu valor real, em títulos públicos federais, progressivamente resgatáveis após 18 de junho de 2002, na forma da lei.

** Artigo acrescido pela Emenda Constitucional nº 31, de 14/12/2000.*

.....

.....

LEI Nº 10.836, DE 9 DE JANEIRO DE 2004

Cria o Programa Bolsa Família, altera a Lei nº 10.689, de 13 de junho de 2003, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Presidência da República, o Programa Bolsa Família, destinado às ações de transferência de renda com condicionalidades.

Parágrafo único. O Programa de que trata o caput tem por finalidade a unificação dos procedimentos de gestão e execução das ações de transferência de renda do Governo Federal, especialmente as do Programa Nacional de Renda Mínima vinculado à Educação -

Bolsa Escola, instituído pela Lei nº 10.219, de 11 de abril de 2001, do Programa Nacional de Acesso à Alimentação - PNAA, criado pela Lei nº 10.689, de 13 de junho de 2003, do Programa Nacional de Renda Mínima vinculada à Saúde - Bolsa Alimentação, instituído pela Medida Provisória nº 2.206-1, de 6 de setembro de 2001, do Programa Auxílio-Gás, instituído pelo Decreto nº 4.102, de 24 de janeiro de 2002, e do Cadastramento Único do Governo Federal, instituído pelo Decreto nº 3.877, de 24 de julho de 2001.

Art. 2º Constituem benefícios financeiros do Programa, observado o disposto em regulamento:

I -o benefício básico, destinado a unidades familiares que se encontrem em situação de extrema pobreza;

II - o benefício variável, destinado a unidades familiares que se encontrem em situação de pobreza e extrema pobreza e que tenham em sua composição gestantes, nutrizes, crianças entre 0 (zero) e 12 (doze) anos ou adolescentes até 15 (quinze) anos.

§ 1º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - família, a unidade nuclear, eventualmente ampliada por outros indivíduos que com ela possuam laços de parentesco ou de afinidade, que forme um grupo doméstico, vivendo sob o mesmo teto e que se mantém pela contribuição de seus membros;

II - nutriz, a mãe que esteja amamentando seu filho com até 6 (seis) meses de idade para o qual o leite materno seja o principal alimento;

III - renda familiar mensal, a soma dos rendimentos brutos auferidos mensalmente pela totalidade dos membros da família, excluindo-se os rendimentos concedidos por programas oficiais de transferência de renda, nos termos do regulamento.

§ 2º O valor do benefício mensal a que se refere o inciso I do caput será de R$ 50,00 (cinqüenta reais) e será concedido a famílias com renda per capita de até R$ 50,00 (cinqüenta reais).

§ 3º O valor do benefício mensal a que se refere o inciso II do caput será de R$ 15,00 (quinze reais) por beneficiário, até o limite de R$ 45,00 (quarenta e cinco reais) por família beneficiada e será concedido a famílias com renda per capita de até R$ 100,00 (cem reais).

§ 4º A família beneficiária da transferência a que se refere o inciso I do caput poderá receber, cumulativamente, o benefício a que se refere o inciso II do caput , observado o limite estabelecido no § 3º.

§ 5º A família cuja renda per capita mensal seja superior a R$ 50,00 (cinqüenta reais), até o limite de R$ 100,00 (cem reais), receberá exclusivamente o benefício a que se refere o inciso II do caput , de acordo com sua composição, até o limite estabelecido no § 3º.

§ 6º Os valores dos benefícios e os valores referenciais para caracterização de situação de pobreza ou extrema pobreza de que tratam os §§ 2º e 3º poderão ser majorados pelo Poder Executivo, em razão da dinâmica socioeconômica do País e de estudos técnicos sobre o tema, atendido o disposto no parágrafo único do art.6º.

§ 7º Os atuais beneficiários dos programas a que se refere o parágrafo único do art.1º, à medida que passarem a receber os benefícios do Programa Bolsa Família, deixarão de receber os benefícios daqueles programas.

§ 8º Considera-se benefício variável de caráter extraordinário a parcela do valor dos benefícios em manutenção das famílias beneficiárias dos Programas Bolsa Escola, Bolsa

Alimentação, PNAA e Auxílio-Gás que, na data de ingresso dessas famílias no Programa Bolsa Família, exceda o limite máximo fixado neste artigo.

§ 9º O benefício a que se refere o § 8º será mantido até a cessação das condições de elegibilidade de cada um dos beneficiários que lhe deram origem.

§ 10. O Conselho Gestor Interministerial do Programa Bolsa Família poderá excepcionalizar o cumprimento dos critérios de que trata o § 2º, nos casos de calamidade pública ou de situação de emergência reconhecidos pelo Governo Federal, para fins de concessão do benefício básico em caráter temporário, respeitados os limites orçamentários e financeiros.

** O Conselho Gestor Interministerial do Programa Bolsa Família, da Presidência da República, fica transformado em Conselho Gestor do Programa Bolsa Família do Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, por força doart.3º da Lei nº 10.869, de 13/05/2004.*

§ 11. Os benefícios a que se referem os incisos I e II do caput serão pagos, mensalmente, por meio de cartão magnético bancário, fornecido pela Caixa Econômica Federal, com a respectiva identificação do responsável mediante o Número de Identificação Social - NIS, de uso do Governo Federal.

§ 12. Os benefícios poderão, também, ser pagos por meio de contas especiais de depósito a vista, nos termos de resoluções adotadas pelo Banco Central do Brasil.

§ 13. No caso de créditos de benefícios disponibilizados indevidamente ou com prescrição do prazo de movimentação definido em regulamento, os créditos reverterão automaticamente ao Programa Bolsa Família.

§ 14. O pagamento dos benefícios previstos nesta Lei será feito preferencialmente à mulher, na forma do regulamento.

.....
.....

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Vale-Transporte (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

* Caput com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.

§ 1º Equiparam-se ao trabalhador referido no caput deste artigo, para os benefícios desta Lei, os servidores públicos da Administração Federal direta ou indireta.

§ 2º (Revogado pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987).

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;

b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;

c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador.

** Primitivo art.3º renumerado para art.2º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

***Vide Medida Provisória nº 2.165-36, de 23 de agosto de 2001.**

.....

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.165-36, DE 23 DE AGOSTO DE 2001

Institui o Auxílio-Transporte, dispõe sobre o pagamento dos militares e dos servidores do Poder Executivo Federal, inclusive de suas autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

.....

Art. 13. Ficam revogados o § 1º do art. 1º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, e o art. 6º da Lei nº 8.627, de 19 de fevereiro de 1993.

Brasília, 23 de agosto de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Jackson Barreto, institui o Vale-Transporte Social, com o objetivo de garantir a mobilidade sustentada das famílias que vivem em situação de pobreza e extrema pobreza, mediante uso dos serviços de transporte coletivo urbano e de

característica urbana. Serão beneficiadas as unidades familiares enquadradas na Lei 10.836, de 9 de janeiro de 2004, que criou o Programa Bolsa-Família.

Além de apresentar definições sobre o que será considerado como “transporte público coletivo urbano” e “transporte público coletivo de característica urbana”, a proposição discrimina a forma de emissão do benefício, os locais onde deverá ser aceito e estabelece critérios a serem considerados na fixação da quantidade do Vale-Transporte Social, tais como o número de integrantes de cada unidade familiar beneficiada assim como os deslocamentos mínimos necessários para suas atividades básicas.

Determina, ainda, que caberá ao Conselho Gestor Interministerial do Programa Bolsa-Família a coordenação, supervisão, controle, avaliação e operacionalização da logística necessária à distribuição do referido Vale-Transporte Social e que, em cada esfera de Governo, o regulamento disciplinará o seu controle social.

Por fim, dispõe que as despesas para implementação da proposta correrão por conta das dotações orçamentárias do Ministério da Assistência Social e Combate à Fome, inclusive das oriundas do Fundo de Combate e Erradicação da Pobreza instituído pelo art. 79 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

O autor busca justificar a proposição ao revelar a dificuldade que muitos brasileiros enfrentam, na vida presente, para usufruir do seu direito constitucional de ir e vir, frente a impossibilidade de acesso aos transportes públicos coletivos urbanos.

Segundo o nobre Deputado, a falta de infra-estrutura do sistema de transporte coletivo urbano e o custo proibitivo das passagens para milhões de brasileiros acabam gerando um quadro grave de exclusão social que se revela em um novo tipo de morador de rua: aquele que, mesmo possuindo uma residência e uma ocupação (informal, na maioria dos casos), vê-se obrigado a pernoitar o mais próximo possível do seu local de trabalho, na rua, por absoluta falta de condição de arcar com os custos do transporte.

Entende, assim, que a adoção do Vale-Transporte Social irá melhorar a qualidade de vida dessas pessoas, permitindo que tenham acesso, com

dignidade, aos seus locais de trabalho e a serviços essenciais como saúde, educação e lazer.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Inquestionável a relevância social da proposição em exame, que objetiva garantir o direito constitucional de ir e vir às famílias que vivem em situação de pobreza ou de extrema pobreza, beneficiárias do programa Bolsa-Família, desenvolvido pelo Governo Federal.

A universalização do acesso ao transporte coletivo público urbano constitui medida de cidadania porquanto possibilita a inclusão social de milhões de brasileiros que hoje não podem exercer direitos básicos, inclusive o de locomoção, por insuficiência de receita frente ao custo do transporte.

Para esse segmento populacional, não basta reduzir as tarifas do transporte público urbano: é preciso desenvolver políticas públicas que permitam a melhoria de sua mobilidade. Com o Vale-Transporte Social, será possível ampliar o acesso dessas pessoas aos serviços sociais básicos, o que refletirá na sua qualidade de vida. Por conseqüência, os beneficiários terão reduzidos os efeitos do ciclo de pobreza em que estão inseridos, aumentando com isso as possibilidades da obtenção de um emprego, da aquisição de conhecimentos ou do melhoramento das condições gerais de saúde.

Consideramos, pelos motivos acima expostos, que a proposta em análise merece prosperar. Não podemos esquecer que o transporte público coletivo é visto pelo Texto Constitucional como um serviço essencial. Incluí-lo como um direito social básico aos que se encontram à margem do desenvolvimento representa, pois, um passo adiante na construção de uma sociedade livre, justa e solidária e na erradicação da pobreza e da marginalização, objetivos fundamentais da República.

Dessa forma, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.085, de 2005.

Sala da Comissão, em 05 de outubro de 2005.

Deputado **GUILHERME MENEZES**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou do Projeto de Lei nº 5.085/2005, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Guilherme Menezes,contra o voto do Deputado Angela Guadagnin.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Dr. Benedito Dias - Presidente, Arnaldo Faria de Sá, Guilherme Menezes e Almerinda de Carvalho - Vice-Presidentes, Amauri Gasques, Angela Guadagnin, Antonio Joaquim, Darcísio Perondi, Dr. Francisco Gonçalves, Dr. Ribamar Alves, Durval Orlato, Eduardo Barbosa, Elimar Máximo Damasceno, Geraldo Thadeu, Jandira Feghali, José Linhares, Manato, Nilton Baiano, Rafael Guerra, Reinaldo Gripp , Remi Trinta, Roberto Gouveia, Suely Campos, Teté Bezerra, Thelma de Oliveira, Zelinda Novaes, Celcita Pinheiro, Homero Barreto e Selma Schons.

Sala da Comissão, em 9 de novembro de 2005.

Deputado **DR. BENEDITO DIAS**
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe propõe a criação do vale-transporte social, cuja finalidade é garantir o deslocamento das famílias que vivem em situação de pobreza e extrema pobreza nas cidades em que residem, mediante o uso dos serviços de transporte público coletivo urbano e de característica urbana.

Na justificativa da citada proposta legislativa, o autor alega que hoje no Brasil, existem cerca de 37 milhões de pessoas que não podem usar o transporte público pelo alto preço da passagem, exibindo um quadro de cruel exclusão social, o qual poderá ser amenizado com a adoção do vale-transporte social.

Durante o prazo regimental não foram apresentadas emendas à citada proposta legislativa na Comissão de Viação e Transportes.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A Constituição Federal estabeleceu claramente que o Brasil tem como objetivo fundamental a erradicação da pobreza, da marginalização, bem como reduzir as desigualdades sociais e promover o bem de todos, sem qualquer tipo de discriminação (Art. 3º, inciso III).

Apesar disso, a realidade encontrada na maioria das cidades é outra, a pobreza tem aumentado a cada dia. Segundo dados do IPEA, 55 milhões de brasileiros vivem abaixo da linha de pobreza, o que significa que 45% da população do Brasil encontra-se à margem da sociedade, ou seja, tornaram-se vítimas da exclusão social.

Além disto, pesquisas realizadas e atestadas pelo Ministério das Cidades, constataram que 37 milhões de pessoas não estão utilizando os serviços de transporte público de suas cidades, por não disporem de recursos para custear as tarifas,ou seja, a tarifa do ônibus, metrô e barcas ficou cara demais para o poder aquisitivo da população.

Este fato traz resultados negativos para a população, pois a baixa mobilidade das pessoas mais carentes em uma cidade, significa a redução de oportunidades de emprego e as dificuldades ao acesso aos serviços de saúde, educação e, principalmente, elimina qualquer chance de crescimento social.

Diante deste quadro de exclusão social no transporte público, autoridades públicas, entidades não governamentais, parlamentares e outros buscam soluções para reverter esta situação.

No Amazonas, o Governador e o Prefeito de Manaus (AM) reduziram carga tributária incidente sobre o transporte público (ICMS e ISS), evitando que a tarifa fosse majorada.

Em Goiânia, a tarifa de um corredor de ônibus que era R$ 1,50 passou para R$ 0,45, resultando no aumento no número de passageiros transportados, na ordem de 67 %, ou seja, foi devidamente comprovado que havia pessoas que não utilizavam o transporte público por não terem dinheiro para pagar a passagem de ônibus

Dentro da linha exposta, acreditamos que a proposta sob análise será útil no combate à exclusão social que ocorre no transporte público, pois é certo que mesmo com o barateamento das tarifas que está ocorrendo em algumas cidades, muitos brasileiros não terão acesso ao transporte público, pois vivem em extremo estado de pobreza.

A concessão de vales-transporte social às famílias que fazem jus ao Bolsa Família e que hoje estão andando a pé por não disporem de recursos para pagar tarifa, representa um aprimoramento deste programa social, cujo benefício maior é a mobilidade urbana com dignidade.

Pelo exposto, votamos pela aprovação do PL nº 5.085, de 2005, do ilustre Deputado Jackson Barreto.

Sala da Comissão, em 07 de dezembro de 2.005.

Deputado Federal CHICO DA PRINCESA
(PL-PR)
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.085-A/05, nos termos do parecer do relator Deputado Chico da Princesa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Humberto Michiles e Homero Barreto - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Ary Kara, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Eliseu Resende, Francisco Appio, Giacobo, Hélio Esteves, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcelo Castro, Mário Negromonte, Milton Monti, Neucimar Fraga, Vittorio Medioli, Wellington Roberto, Pedro Chaves, Pedro Fernandes e Vitorassi.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2005.

Deputado **MÁRIO ASSAD JÚNIOR**
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I - RELATÓRIO

De iniciativa do eminente Deputado Jackson Barreto, o projeto em análise cria o Vale-Transporte social, cuja finalidade é garantir o deslocamento, nos aglomeramos urbanos em que residem, das famílias em situação de pobreza e extrema pobreza, mediante o uso dos serviços de transporte público coletivo.

Argumenta, o nobre autor do projeto, que, no Brasil, cerca de 35 milhões de pessoas não podem utilizar o transporte público por não terem condições de pagar a passagem, representando um quadro de perversa exclusão social, que poderá ser amenizado com a adoção do Vale-Transporte social.

O projeto foi distribuído à Comissão de Seguridade Social e Família – CSSF, à Comissão de Viação e Transportes – CVT, à Comissão de Finanças e Tributação – CFT e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

Na CSSF o projeto em epígrafe foi aprovado com o voto contrário da Deputada Ângela Guadagnin. Na CVT foi aprovado por unanimidade.

Não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

É o relatório

II – VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão apreciar a proposição quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, IX, “h” e 53, II) e de Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, que “estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”, aprovada pela CFT em 29 de maio de 1996.

A matéria tratada no projeto de lei em exame cria o Vale-Transporte social, visando garantir o deslocamento, nos aglomerados urbanos em que residem, das famílias em situação de pobreza e extrema pobreza, mediante o uso dos serviços de transporte público coletivo.

O projeto prevê que as despesas com a implementação do Vale-Transporte Social correrão por conta das dotações orçamentárias do Ministério da Assistência e Promoção Social e de Combate à Fome, inclusive oriundas do Fundo de Combate e Erradicação da Pobreza. Os beneficiários do Vale-Transporte Social são as famílias enquadradas no Programa Bolsa-Família (atualmente cerca 11 milhões). O projeto de lei não define o valor do benefício que cria nem estima o custo anual. É dado um prazo de 90 dias, a contar da publicação da Lei, para o Poder Executivo regulamentá-la, definindo, entre outros aspectos, os critérios e o valor a ser pago a cada família.

Para efeitos da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, que "estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira", entende-se como:

a) **compatível** a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e demais proposições legais em vigor, principalmente a Lei Complementar nº 101 de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal) e;

b) **adequada** a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual.

A criação desse novo benefício se configura, claramente, como uma despesa de duração continuada, o que nos remete aos artigos 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

A Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 2000) - LRF determina nos seus artigos 16[1] e 17[2], que os atos que acarretem aumento de

[1] Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:

I - estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;

II - declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.

§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:

I - adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;

II - compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.

§ 2º A estimativa de que trata o inciso I do *caput* será acompanhada das premissas e metodologia de cálculo utilizadas;

§ 3º Ressalva-se do disposto neste artigo a despesa considerada irrelevante, nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias.

§ 4º As normas do *caput* constituem condição prévia para:

I - empenho e licitação de serviços, fornecimento de bens ou execução de obras;

II - desapropriação de imóveis urbanos a que se refere o § 3º do art. 182[1] da Constituição.

despesa devem estar acompanhados da estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que entrarão em vigor e nos dois seguintes (estimativa que acompanhará as premissas e memória de cálculo), devem comprovar que não afetarão as metas de resultados fiscais e que, se necessário, terão seus efeitos compensados pelo aumento permanente de receita ou redução permanente de despesa.

Nenhuma das determinações anteriores foi cumprida pela proposição em análise. Portanto, não temos outro caminho se não o de considerar o PL Nº 5.085, de 2005 como inadequado e incompatível no aspecto orçamentário e financeiro.

Pelo exposto, **VOTO PELA INCOMPATIBILIDADE E PELA INADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DO PROJETO DE LEI Nº 5.085, de 2005.**

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2006.

Deputado VIRGÍLIO GUIMARÃES
RELATOR

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu, unanimemente, pela inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 5.085-B/05, nos termos do parecer do relator, Deputado Virgílio Guimarães.

---

[2] Art. 17. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.

§ 1º Os atos que criarem ou aumentarem despesa de que trata o *caput* deverão ser instruídos com a estimativa prevista no inciso I do art. 16 e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio.

§ 2º Para efeito do atendimento do parágrafo anterior, o ato será acompanhado de comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo referido no § 1º do art. 4º, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.

§ 3º Para efeito do parágrafo anterior, considera-se aumento permanente de receita o proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 4º A comprovação referida no § 2º, apresentada pelo proponente, conterá as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, sem prejuízo do exame de compatibilidade da despesa com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias.

§ 5º A despesa de que trata este artigo não será executada antes da implementação das medidas referidas no § 2º, as quais integrarão o instrumento que a criar ou aumentar.

§ 6º O disposto no § 1º não se aplica às despesas destinadas ao serviço da dívida nem ao reajustamento de remuneração de pessoal de que trata o inciso X do art. 37[2] da Constituição.

§ 7º Considera-se aumento de despesa a prorrogação daquela criada por prazo determinado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Virgílio Guimarães, Presidente; Eduardo Cunha e Pedro Eugênio, Vice-Presidentes; Acélio Casagrande, Aelton Freitas, Alfredo Kaefer, Armando Monteiro, Arnaldo Madeira, Carlos Melles, Fábio Ramalho, Félix Mendonça, Fernando Coruja, Filipe Pereira, João Dado, João Magalhães, José Pimentel, Júlio Cesar, Manoel Junior, Max Rosenmann, Pedro Novais, Rocha Loures, Silvio Costa, Silvio Torres, Vignatti, Bilac Pinto, Bruno Araújo, Carlito Merss, Carlos Willian, Jorge Khoury, Mário Heringer, Nelson Bornier e Silvinho Peccioli.

Sala da Comissão, em 23 de maio de 2007.

Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente em exercício

FIM DO DOCUMENTO