

PROJETO DE LEI nº _____, de 2006

(DO SR JACKSON BARRETO)

Altera a Lei nº 6.538, de 22 de junho de 1978, a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a Lei nº 10.741, de 01 de outubro 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 - O artigo 18 da Lei nº 6.538, de 22 de junho de 1978, passa vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 18 -

§ 3º - a empresa responsável pelo serviço postal e de telegrama tem a atribuição de garantir o custeio dos deslocamentos realizados pelos seus empregados ou prepostos nos serviços de transporte público coletivo urbano, ou de característica urbana, por ocasião da execução dos serviços de entrega externa de objeto postal.

Art. 2º O Art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 9º -

§ 5º - A concessão de benefícios tarifários, a uma classe ou coletividade de usuários, nos serviços públicos de caráter essencial destinados a mobilidade urbana, deverão ser custeados com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 6º - Na inobservância do parágrafo anterior, aplicar-se-á o disposto na Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 3º - O artigo 115 da Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 115 - O Orçamento da Seguridade Social destinará ao Fundo Nacional de Assistência Social, até que o Fundo Nacional do Idoso seja criado, os recursos necessários, em cada exercício financeiro, para aplicação em programas e ações relativos ao idoso, inclusive para o custeio do direito expresso no artigo 39.”

Art. 4º - Fica revogado as seguintes disposições:

I – artigo 9º do Decreto-Lei nº 3.326, de 03 de junho de 1941;

II – artigos 51 e 52 do Decreto Lei nº 5.405, de 13 de abril de 1943.

Art. 5º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal é clara ao garantir a todos os brasileiros o direito de ir e vir, Artigo 5º, inciso XV, ou seja, o direito a mobilidade, principalmente utilizando os serviços de transporte público colocados a sua disposição, seja por ônibus, metrôs, trens e barcas.

Lamentavelmente de cada cem brasileiros que vivem nas cidades, trinta e cinco não estão exercendo este direito constitucional, por não disporem de recursos para pagar o seu transporte diário, ou seja, o transporte público para estas pessoas virou artigo de luxo.

Na verdade, a baixa mobilidade urbana que afeta a população mais carente tem efeitos desastrosos como a redução das oportunidades de emprego e a dificuldade de acessos aos serviços de saúde e educação, destruindo qualquer perspectiva de crescimento social, ou seja, estamos diante de um grave problema de exclusão social onde os mais pobres cada vez mais viajam a pé por absoluta falta de dinheiro para pagar as tarifas do transporte público coletivo.

Assim, deve-se buscar soluções imediatas para banir de vez esta exclusão social, e garantir que todo brasileiro, independente de sua classe social, tenha o acesso aos serviços de transporte público de sua cidade.

Pesquisas demonstram que os benefícios tarifários nos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros, mais conhecidos como gratuidades, oneram em **20 %, em média**, a tarifa paga pelos usuários deste serviço público.

Tal fato, deve-se a composição da tarifa, a qual é calculada com base no custo do serviço oferecido dividido pelo número de usuários pagantes. Assim, quanto maior o número de gratuidades no transporte público, menor será o número de usuários pagantes, e consequentemente, maior será a tarifa.

Dessa forma, acreditamos que seja necessário estabelecer requisitos para concessão de gratuidades no transporte público urbano e de característica

urbana, visando que as mesmas não pesem mais sobre os usuários deste serviço público, principalmente para os mais carentes.

Sob este prisma, é necessário rever alguns benefícios tarifários, como a gratuidade concedida aos carteiros para os deslocamentos nas cidades. Esta gratuidade foi criada em 1941, quando o serviço postal era de responsabilidade do Departamento de Correios Telégrafos – DCT, uma autarquia pública que dependia de recursos públicos e benefícios, como objetivo de viabilizar o serviço postal no Brasil.

Contudo, este quadro mudou, atualmente a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos é uma empresa bem estruturada, de reconhecimento internacional e com um faturamento e lucro extraordinário, e tem se manifestado o seu compromisso com a responsabilidade social, em ações em benefício da população brasileira.

Diante disso, entendemos ser desnecessário um subsídio direto, pago na tarifa dos serviços de transporte público urbano pelos usuários, compostos na sua grande maioria por pessoas de baixo poder aquisitivo, visando financiar as despesas da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos com os deslocamentos dos carteiros, e principalmente, ao contribuir para a exclusão social neste serviço público de caráter essencial.

Sob o prisma de baratear o custo da tarifa para a população carente, entendemos que a gratuidade constitucional concedida aos idosos nos serviços de transporte público possa ser custeadas pelo Fundo Nacional do Idoso, o qual é previsto no Estatuto do Idoso e tem o objetivo de garantir o custeio de programas e benefícios gerais para os idosos.

Face o exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares para aprovação da presente proposta legislativa, visando reduzir o custo da tarifa do transporte público urbano em todo o país, e consequentemente garantir o acesso das classes menos favorecidas a este serviço público.

Sala das Sessões,

**DEPUTADO FEDERAL JACKSON BARRETO
(PTB-SE)**