



PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre a Sugestão nº 26, de 2018, do Programa e-Cidadania, que propõe a criação do *passse universitário intermunicipal*.

Relator: Senador **JOSÉ MEDEIROS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão, na forma do art. 102-E, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF) e da Resolução nº 19, de 27 de novembro de 2015, que *regulamenta o Programa e-Cidadania*, a Sugestão (SUG) nº 26, de 2018, originária da Ideia Legislativa nº 104.443, do Programa e Portal e-Cidadania, criado pelo Ato da Mesa nº 3, de 2011, apresentada pelo cidadão FERNANDO MOTTA, em 14 de maio de 2018, para criar o *passse universitário intermunicipal*.

Segundo o autor da Ideia Legislativa, no Brasil, existem muitos beneficiados por programas de financiamento universitário (SISU, PROUNI e FIES), entretanto, ainda existem custos relacionados aos transportes que não são subsidiados, já que a maioria dos beneficiados de baixa renda reside longe de sua instituição de ensino.

No dia 31 de maio de 2018, a Ideia Legislativa sob exame alcançou mais de 20.000 apoios e foi transformada em sugestão, na forma da citada Resolução nº 19, de 2015.

II – ANÁLISE

De conformidade com o parágrafo único do art. 102-E do RISF, compete a esta Comissão opinar sobre a conveniência de transformar a Sugestão sob exame em proposição legislativa.



O que pretende a Sugestão é que os estudantes universitários sejam contemplados com gratuidade nos veículos do sistema de transporte coletivo intermunicipal, para permitir o deslocamento entre municípios vizinhos viabilizando o acesso às instituições de ensino.

De início, informamos que parte do pleito já é atendida pela Lei nº 12.582, de 5 de agosto de 2013 (Estatuto da Juventude), que estabelece a reserva de duas vagas gratuitas no sistema de transporte coletivo interestadual, mais a reserva de duas vagas com 50% de desconto, todas para jovens de baixa renda.

Nos termos do art. 30 da Constituição Federal, compete aos municípios *organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial*. Portanto, dentro do próprio município, cabe ao Poder Legislativo Municipal conceder gratuidades, subsídios ou qualquer outra política de financiamento de bilhetes de ônibus para estudantes ou qualquer outro grupo da sociedade.

Quando há o envolvimento de mais de um município, mas ainda dentro do mesmo Estado da Federação, cabe ao Poder Legislativo Estadual organizar juntamente com os municípios envolvidos a implantação do sistema de transporte coletivo urbano ou semiurbano, mediante convênios, consórcios, ou outro instrumento jurídico que se apresente adequado, incluindo a concessão de benefícios e subsídios.

Na hipótese de deslocamentos intermunicipais que envolvam diferentes Estados da Federação, como, por exemplo, os estudantes que se deslocam de Águas Lindas-GO para Brasília-DF, ou de Juazeiro-BA para Petrolina-PE, o transporte público de passageiros entre os municípios são linhas interestaduais, cuja competência é da União.

Os serviços interestaduais classificam-se em interestadual rodoviário e semiurbano. O fato de serem semiurbanas, porém, não elide a competência da União sobre as linhas. Entretanto, o estudante universitário certamente, ao chegar ao município de destino, precisará se envolver ainda com o sistema de transporte urbano deste município. As diferentes competências na gestão, as dificuldades de interações entre os diferentes órgãos envolvidos e as negociações acerca da política integrada de transporte em cada região são grandes entraves na resolução de problemas, como a concessão do bilhete universitário intermunicipal.



O deslocamento interestadual de passageiros é concentrado em alguns locais do país. De acordo com dados do portal eletrônico da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), dos 112 milhões de passageiros transportados nos serviços interestaduais semiurbanos anualmente, 80% da demanda corresponde ao serviço que atende o entorno goiano do Distrito Federal.

A ANTT é a responsável pela gestão e planejamento do transporte interestadual rodoviário e semiurbano, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. O modelo atual de contratos da ANTT com as empresas prestadoras de serviço é de remuneração apenas com as passagens cobradas dos usuários, diferentemente de modelos adotados em alguns municípios, onde o poder local subsidia as passagens. Significa dizer que qualquer subsídio de caráter amplo que venha a ser implementado impactará diretamente no preço das tarifas pagas pelos demais usuários. Hipoteticamente, estamos falando em subsidiar a passagem do jovem estudante, mas o restante de sua família terá que pagar tarifas maiores, para manter o sistema equilibrado.

Entre as opções legislativas disponíveis para tentar solucionar as dificuldades na integração do sistema de transporte interestadual estão os convênios entre os entes e os consórcios. O art. 241 da Constituição Federal disciplina a criação dos consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, sempre por meio de lei. Para regular o tema, foi editada a Lei dos Consórcios Públicos (Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005), que dispõe sobre as normas gerais para a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios contratarem consórcios públicos para a realização de objetivos de interesse comum.

Nesse sentido, a Lei cria a possibilidade para que arranjos institucionais específicos possam ser criados com o objetivo claro de permitir que os serviços públicos de interesse comum, como o transporte público, possam ser realizados de forma conjunta.

Entretanto, a criação de consórcios públicos é de iniciativa reservada do Chefe do Executivo, deve ser viabilizada por meio de protocolo de intenções firmado pelos chefes dos Poderes Executivos, a ser ratificado por lei, que passará a integrar a administração indireta dos entes envolvidos, na forma de autarquia, na espécie de associação pública.

O caminho para viabilizar a ideia constante na Sugestão Legislativa, embora árduo e de difícil implantação é a cooperação entre os



entes, como já descrito acima, sempre caso a caso, mediante consórcios ou convênios. Com o arranjo institucional definido, toda e qualquer concessão de subsídios poderá ser analisada em minúcias, sem comprometer a saúde financeira do Poder Concedente, e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Ressaltamos mais uma vez que o serviço de transporte coletivo entre municípios dentro do mesmo Estado não é de competência da União.

Assim, não há providência legislativa de caráter geral que possa ser tomada pelo Congresso Nacional na matéria, o que nos impõe opinar pelo arquivamento da presente Sugestão.

III – VOTO

Do exposto, na forma do art. 102-E, parágrafo único, II, do RISF, votamos pelo arquivamento da Sugestão nº 26, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

