

SÉRIE ROTEIROS:

ROTEIRO 02

TRANSPORTE ESCOLAR



2017

Instituto Alana

Autores

Beatriz Caroline Ferreira Silva
Guilherme Perisse
Isabella Henriques
Laura Gonzaga
Thaís Dantas

Pesquisa

Maria Cecília Cury Chaddad

Ministério Público do Estado de São Paulo

Procurador Geral de Justiça

Gianpaolo Poggio Smanio

Centro de Apoio Operacional Cível e de Tutela Coletiva – Educação

Coordenador-Geral

José Roberto Rochel de Oliveira

Secretário Executivo

Roberto de Campos Andrade

Assessores

Antonio Carlos Ozório Nunes
Sandra Lúcia Garcia Massud

Assessor CAO Descentralizado

Luiz Antonio Miguel Ferreira

Revisão

Antonio Carlos Ozório Nunes



O Roteiro de Atuação foi elaborado pelo projeto **Prioridade Absoluta** do **Instituto Alana**¹ e destina-se a uma parceria e ao trabalho conjunto com o Centro de Apoio Operacional (CAO) da Educação do **Ministério Público do Estado de São Paulo**. Ele surge do diagnóstico de que o transporte escolar no Estado de São Paulo é prestado, em muitos casos, de maneira irregular e precária, resultando em sérias e recorrentes violações de direitos.

Nesse contexto, a atuação do Ministério Público torna-se imperiosa. Assim, o presente Roteiro busca auxiliar e facilitar a atuação das Promotorias Públicas do Estado de São Paulo, de modo a contribuir para a efetividade do direito ao transporte escolar e assegurar a prioridade absoluta dos direitos da criança.

¹ Mantido por um fundo patrimonial e apoiado nos pilares “advocacy – comunicação – educação – inovação”, o Instituto reúne projetos próprios e desenvolvidos com parceiros que apostam na busca pela garantia de condições para a vivência plena da infância [www.alana.org.br]. No intuito de dar visibilidade e contribuir para a eficácia do artigo 227 da Constituição Federal – que traz a obrigatoriedade de se colocar as crianças em primeiro lugar nos planos e preocupações da nação –, criou o projeto Prioridade Absoluta [www.prioridadeabsoluta.org.br], que procura disponibilizar instrumentos de apoio e conteúdo para informar, sensibilizar e mobilizar as pessoas, especialmente operadores do direito, para que sejam defensoras e promotoras dos direitos das crianças nas suas comunidades, com prioridade absoluta.





Sumário

<i>I. As violações aos direitos à educação, integridade, saúde e vida de crianças</i>	7
<i>i. Déficit no fornecimento de transporte escolar</i>	11
<i>ii. Más condições dos veículos disponíveis para transporte escolar</i>	13
<i>iii. Descumprimento de requisitos relativos ao condutor do transporte escolar</i>	17
<i>iv. Falta de inspeção semestral e de dados sobre a frota.</i>	19
<i>v. Falta de acessibilidade dos veículos a pessoas com deficiência.</i>	20
<i>II. Desrespeito à garantia de prioridade absoluta atribuída aos direitos da criança e vinculação obrigatória da administração na prestação do serviço.</i>	23
<i>III. Encaminhamentos</i>	27
<i>IV. Legislação de referência</i>	28
<i>V. Documentos úteis</i>	33
<i>VI. Modelos</i>	34
<i>Procedimento preparatório de Inquérito Civil nº</i>	339
<i>Ofício</i>	39
<i>Ofício</i>	39
<i>Ofício</i>	44
<i>Ofício</i>	45





I. As violações aos direitos à educação, integridade, saúde e vida de crianças

O transporte escolar é um direito assegurado no artigo 208, inciso VII² da Constituição Federal, tendo um papel fundamental no aprendizado dos estudantes e no efetivo acesso à educação.

O transporte escolar é apontado como fator decisivo para melhorar o desempenho dos alunos com pior performance: segundo estudo da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE)³, o Brasil é um dos dez países, dos 64 avaliados, com pior rendimento escolar em matemática, leitura e ciência⁴, e uma das principais estratégias para reverter esse cenário é “reduzir a desigualdade no acesso precoce à educação”⁵.

O relatório permite concluir que há uma correlação entre nível socioeconômico e desempenho escolar: a precariedade financeira dificulta o acesso à educação, dada a necessidade de maior deslocamento até as escolas, impactando tanto a participação do estudante nas aulas como a de sua família na vida escolar. Nesse cenário, é considerada fundamental a ampla oferta do serviço de transporte.

Segundo dirigentes municipais de educação, que participaram da consulta realizada pelo Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) e pela Campanha Nacional pelo Direito à Educação, com o apoio da União Nacional

² Art. 208, CF. “O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de:

(...)

VII - atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde” (destaques da transcrição).

³ *Low-performing students: why they fall behind and how to help them to succeed*, PISA, OECD Publishing, Paris, 2016. Disponível em:

<http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/education/low-performing-students_9789264250246-en#page16>. Acesso em 16 fev. 2016.

⁴ *Low-performing students: why they fall behind and how to help them to succeed*, PISA, OECD Publishing, Paris, 2016. Disponível em:

<http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/education/low-performing-students_9789264250246-en#page15>. Acesso em 16 fev. 2016.

⁵ Outras estratégias são citadas, tais como: incentivar a participação dos pais e da comunidade na vida escolar; inspirar estudantes a desfrutarem da melhor maneira possível a educação que lhes é oferecida; identificar alunos com pior desempenho e criar políticas específicas para o grupo; ofertar programas especiais para imigrantes e estudantes nativos em outra língua e residentes de áreas rurais.

dos Dirigentes Municipais de Educação (Undime), a prestação do serviço de transporte escolar também é apontada como a mais prioritária iniciativa de apoio à educação⁶:

“Em relação à dimensão ‘apoio à educação do campo’, ações voltadas para a garantia do transporte escolar foram as mais mencionadas pelos municípios, independentemente da região, com 21 citações⁷”.

Para que se efetive, o transporte escolar deve ser fornecido como serviço público⁸, devendo ser prestado de maneira adequada. Isso significa que deve satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas⁹.

A Secretaria Estadual de Educação de São Paulo, órgão responsável pelo transporte escolar dos alunos matriculados na rede estadual de ensino, assegura a prestação do serviço àqueles residentes em áreas afastadas ou com o acesso à escola dificultado por barreiras físicas. Aos alunos com deficiência está previsto o apoio de presença de um monitor é oferecida para os alunos com deficiência atendidos por entidades assistenciais. A Secretaria afirma ofertar aos municípios repasse financeiro para fretar veículos, custear combustível ou oferecer passe escolar, além de oferecer a opção de aquisição de ônibus e micro-ônibus, a serem cedidos aos municípios¹⁰.

No âmbito federal, dois principais programas viabilizam o transporte escolar¹¹: o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), que tem o objetivo de garantir o acesso e a permanência, por meio de transporte escolar,

⁶ A garantia de transporte escolar aparece como política prioritária, à frente da formação de professores, oferta de ensino de jovens e adolescentes, organização curricular em função das necessidades dos alunos, organização do tempo escolar em função das necessidades dos alunos, nucleação de escolas rurais, criação de infraestrutura nas escolas rurais, regulamentação das escolas rurais e construção de escolas.

⁷ O enfrentamento da exclusão escolar no Brasil, 2014. Disponível em: <http://www.unicef.org/brazil/pt/br_enfrentamento_exclusao_escolar.pdf>. Acesso em 16 fev. 2016.

⁸ Serviços públicos envolvem a oferta de utilidade ou comodidade aos cidadãos e podem ser prestados diretamente pelo Estado ou por terceiros em regime de concessão.

⁹ O artigo 175 da Constituição Federal prevê a obrigação de manutenção do serviço adequado. Os critérios para um serviço adequado vêm previstos artigo 6º, §1º da Lei nº 8.987/95. Tal conceito é aplicável tanto no regime jurídico das concessões como no caso da prestação direta, tendo em vista o princípio da eficiência que cuida o caput do artigo 37 da Constituição Federal.

¹⁰ SECRETARIA DA EDUCAÇÃO. Transporte Escolar. Governo do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.educacao.sp.gov.br/transporte-escolar>>. Acesso em: 17 jan 2017.

¹¹ Disponível em: <<http://www.fnede.gov.br/programas/transporte-escolar/transporte-escolar-apresentacao>>. Acesso em 28 jul. 2016.



de alunos do ensino fundamental residentes em área rural, através de assistência financeira aos estados e municípios; e o Programa Caminhos da Escola¹², que disponibiliza uma linha de crédito especial do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a aquisição, pelos estados e municípios, de ônibus, miniônibus e micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas. Como parte do programa Caminhos da Escola, o projeto Ônibus Urbano Escolar Acessível distribui verba para que os municípios adquiram ônibus escolares¹³, desenvolvidos de acordo com os critérios de acessibilidade determinados pelas normas ABNT NBR 14.022/2009¹⁴ e 15.570/2009¹⁵. O projeto faz uso dos recursos previstos no Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência – Viver Sem Limite; até o ano de 2013, por volta de R\$90 milhões foram investidos na compra de 2.304 ônibus acessíveis, em 1.437 municípios¹⁶. No Estado de São Paulo, 353 ônibus foram adquiridos, sendo 113 no município de São Paulo¹⁷.

Entretanto, a prestação do serviço de transporte escolar no Estado de São Paulo é, muitas vezes, inadequada. Assim documenta a 5ª Fiscalização Ordenada do Tribunal de Contas do Estado do São Paulo, que fiscalizou 5.587 veículos e

¹² O Programa Caminho da Escola também recebe financiamento por meio o Programa Território da Cidadania (conforme Resolução nº 64/2011), que, dentre outras ações, propicia a transferência direta de recursos financeiros aos municípios, visando à aquisição de veículos escolares. Outro programa que guarda relação com o Programa Caminho da Escola é o Plano de Ações Articuladas (PAR) (conforme Lei nº 12.695/2012), pelo qual a União pode prestar, em caráter suplementar e voluntário, apoio técnico ou financeiro às redes públicas de educação básica dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, visando a melhoria da qualidade da educação básica pública, e estando incluídas, portanto, despesas com transporte escolar.

¹³ FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO. Portal de Compras: Ônibus urbano acessível. Brasil. Disponível em <<http://www.fnnde.gov.br/portaldecompras/index.php/produtos/onibus-urbano-acessivel>> Acesso em: 11 out. 2016.

¹⁴ ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Norma Brasileira ABNT NBR 14022: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Brasil: Secretaria Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, 2009. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_25.pdf>. Acesso em 24 jan. 2017.

¹⁵ ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Norma Brasileira ABNT NBR 15570: Transporte – Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros. Brasil: Secretaria Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, 2009. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_22.pdf>. Acesso em 24 jan. 2017.

¹⁶ SECRETARIA DE DIREITOS HUMANOS. Viver Sem Limite: Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Brasil, 2013.

¹⁷ Conforme dados do Ministério da Educação, disponíveis em <http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=11397-relacaodosmunicipioscomtempladossecadi-pdf-1&category_slug=agosto-2012-pdf&Itemid=30192>.

4.564 condutores, em 156 prefeituras¹⁸, e registrou as condições impróprias em que o transporte escolar se realiza no Estado.

“Pneus carecas, bancos arrebatados e sem cinto de segurança, falta de identificação visual nos veículos e motoristas com problemas na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Essas são algumas das irregularidades encontradas pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCESP) na quinta fiscalização ordenada de 2016, que verificou as condições do transporte escolar da rede pública estadual e municipal¹⁹”.

O relatório da Fiscalização teve considerável repercussão na mídia, com especial destaque para as péssimas condições de preservação dos veículos em várias das cidades sob avaliação:

“Na análise geral da frota, constatou-se a ocorrência de veículos: sem faixa horizontal na cor amarela, com janelas sem limitadores de abertura, com cintos de segurança ruins ou inacessíveis, bancos rasgados, e com inspeção semestral junto à Ciretran (ou credenciada) fora do prazo de validade. A fiscalização constatou ainda a existência de veículos com débitos de IPVA e com diversas multas, tais como: transitar em velocidade superior à máxima permitida em até 20%, deixar o condutor de usar o cinto de segurança, transpor bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 20% até 50%.²⁰”.

As irregularidades diagnosticadas no texto do relatório dizem respeito a quatro aspectos principais: **(i)** déficit no fornecimento de transporte escolar; **(ii)** más condições dos veículos; **(iii)** descumprimento de requisitos relativos ao condutor e **(iv)** falta de inspeção semestral e de dados das manutenções realizadas. Como um quinto tópico, observa-se a **(v)** falta de acessibilidade do transporte escolar – assunto que, embora não seja objeto da Fiscalização Ordenada do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, é de extrema

¹⁸ Disponível em <http://www4.tce.sp.gov.br/sites/tcesp/files/downloads/dadosconsolidados-transporte-tcesp_0.pdf>. Acesso em 23 dez. 2016.

¹⁹ TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. Fiscalização do TCE encontra irregularidades no transporte escolar. Disponível em <<https://www4.tce.sp.gov.br/6524-fiscalizacao-tce-encontra-irregularidades-transporte-escolar>>. Acesso em 23 dez. 2016.

²⁰ “Tribunal de Contas encontra falhas no transporte escolar no Oeste Paulista”. G1, 28 nov. 2016. Disponível em <<http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2016/11/tribunal-de-contas-encontra-falhas-no-transporte-escolar-no-oeste-paulista.html>>. Acesso em 23 dez. 2016.



relevância, acumulando numerosos registros e notícias de violação – e que, portanto, será tratado em uma seção específica.

i. Déficit no fornecimento de transporte escolar

Embora não se tenha o número exato de crianças que não têm garantido o acesso ao transporte escolar, é sabido que este é um problema nacional, que afeta mais gravemente regiões rurais: cerca de 3.611.733 crianças em zonas rurais não têm acesso ao serviço. Segundo relatório produzido pelo UNICEF em conjunto com a Undime:

“(…) em muitos casos, os estabelecimentos estão em locais de difícil acesso, onde não há rede de transporte adequada. Não há estatísticas específicas sobre quantas crianças estão fora da escola por falta de transporte escolar. O Censo Escolar realizado pelo Inep faz o levantamento apenas dos alunos que frequentam a escola na zona rural e não têm acesso a esse serviço. De acordo com os dados de 2012, dos 6.078.829 alunos matriculados em escolas rurais no Brasil, 3.611.733 não são atendidos por sistemas de transporte escolar público. Esse número corresponde a aproximadamente 59% do total. Como em outros indicadores, as diferenças entre as regiões são significativas. Enquanto na Região Sul apenas 29% dos estudantes da zona rural não são atendidos por transporte escolar, na [região] Nordeste a taxa fica em torno de 67%. Este índice é mais alto que o da Região Norte (57%), onde as dificuldades de locomoção costumam ser maiores do que em outras áreas do Brasil, por questões geográficas”²¹ (destaques da transcrição).

Ainda que o Estado de São Paulo tenha a população urbana mais expressiva do Brasil, chegando a 95,94% de seus cidadãos, a sua população rural é significativa – um reflexo da condição de São Paulo como o Estado mais populoso do país. Com um total de 1.676.948 de pessoas, a população rural paulista é maior do que a população total dos Estados de Tocantins, Acre, Amapá ou Roraima (Censo, 2010)²². Como citado acima, regiões rurais sofrem mais com o *déficit* no serviço de transporte escolar, principalmente em

²¹ O enfrentamento da exclusão escolar no Brasil, 2014.

Disponível em: <http://www.unicef.org/brazil/pt/br_enfrentamento_exclusao_escolar.pdf>. Acesso em 16 fev. 2016.

²² Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/censo-2010/populacao-urbana-e-rural/>>. Acesso em 11 jul. 2016.

decorrência da falta de infraestrutura e das grandes distâncias.

Neste sentido, é ilustrativo o ocorrido no município de Tarabai (SP), localizado na microrregião de Presidente Prudente, onde o transporte escolar, do tipo lotação, transporta não só crianças dos ensinos fundamental e médio, como também quaisquer passageiros que estejam no ponto²³. A situação resultante é de superlotação, obrigando crianças a viajar de pé e sem condições mínimas de segurança.

Já na cidade de Santana de Parnaíba, localizada na Grande São Paulo (SP), o transporte escolar não atende muitos dos bairros afastados da escola. Uma moradora da zona rural, que acompanha o filho e a neta todos os dias em uma caminhada de 40 minutos até a escola, afirma em reportagem ao Jornal da Record²⁴: “eu acho... que a gente sente desprezada nessa hora”.

Além da escassez do serviço de transporte escolar, levando à superlotação, os estudantes das zonas rurais também enfrentam as viagens mais longas e as piores condições de manutenção dos veículos e de seu trajeto. A título de exemplo, as crianças do município de Guatapar (SP), na microrregião de Ribeirão Preto, estudam a 16 km distantes do assentamento rural onde residem: a irregularidade da prestao do serviço de transporte, somada às condioes precarias das estradas sem asfaltamento, faz com que a viagem até a escola leve mais de duas horas. As crianças precisam acordar nas primeiras horas da madrugada para esperar o ônibus, que não passa em horário certo²⁵.

Verifica-se assim que o *déficit* de transporte escolar – seja pela ausência completa do transporte, pela interrupo no fornecimento do serviço, ou pela falta de atendimento em regioes afastadas –  uma realidade de grande parte do Estado de São Paulo e, especialmente, de sua zona rural.

A efetivao do direito  educao depende, por força da Constituio Federal, da garantia de uma série de direitos, dentre eles, o transporte escolar. O artigo

²³ Disponível em: <http://www4.tce.sp.gov.br/sites/tcesp/files/downloads/dadosconsolidados-transporte-tcesp_0.pdf>. Acesso em 21 dez. 2016.

²⁴ Irregularidades em transporte escolar colocam em risco segurança de alunos na Grande SP. Disponível em <<http://noticias.r7.com/jornal-da-record/videos/irregularidades-em-transporte-escolar-colocam-em-risco-seguranca-de-alunos-na-grande-sp-22022016>>. Acesso em 23 dez. 2016.

²⁵ Alunos da zona rural de Guatapar, SP, usam ônibus precário para ir  escola. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2016/11/alunos-da-zona-rural-de-guatapara-sp-usam-onibus-precario-para-ir-escola.html>>. Acesso em 18 já. 2017.



208, inciso VII²⁶ do texto constitucional, fixa o dever estatal de proporcionar “atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didáticoescolar, transporte, alimentação e assistência à saúde”. O Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) reforça a obrigatoriedade do transporte escolar ao definir em seu artigo 208, inciso V, que o “não oferecimento ou oferta irregular” do serviço como motivador de “ações de responsabilidade por ofensa aos direitos assegurados à criança e ao adolescente”.²⁷

Nesse contexto, JOSÉ AFONSO DA SILVA esclarece que a norma que trata da obrigação de proporcionar meios de acesso impõe o dever de o Estado criar “condições materiais para a consecução²⁸”. O mesmo é o entendimento de VIDAL SERRANO: “(...) se a escola não pode ser levada à população, o Poder Público tem o inescusável dever de levar a população à escola, fazendo-o por intermédio de transporte²⁹”.

Vale dizer, a mera garantia do direito à matrícula, ainda que seja relevante, não é suficiente: há que se garantir o efetivo acesso à educação e à escola. Sendo assim, o transporte escolar é decisivo.

ii. Más condições dos veículos disponíveis para transporte escolar

Em muitos casos, ainda que o transporte escolar exista, o serviço é prestado de maneira precária, em veículos com péssimas condições de conservação - um flagrante desrespeito à legislação existente.

A observância dos requisitos relativos às condições dos veículos, previstos no artigo 136 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)³⁰, é requisito obrigatório para

²⁶ A redação original do texto constitucional assegurava os mesmos direitos, mas os destinava aos alunos do ensino fundamental. Em 2009 o texto foi alterado para assegurar os direitos aos alunos de todas as etapas da educação básica.

²⁷ Lei nº 8069/1990.

²⁸ SILVA, José Afonso da. *Comentário contextual à constituição*, 6ª edição, São Paulo: Malheiros, 2009, p. 274.

²⁹ NUNES JUNIOR, Vidal Serrano (coord). *Manual de direitos difusos*. São Paulo: Verbatim, 2009, p. 97.

³⁰ Art. 136, CTB. “Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

que o veículo obtenha a devida autorização³¹ para a prestação do serviço de transporte escolar. A autorização é emitida pelo respectivo órgão ou entidade de trânsito do Estado ou Distrito Federal.

Destacam-se as seguintes condições: necessidade de registro do veículo como escolar; idade do veículo inferior a dez anos; exigências em relação à pintura e às lanternas e equipamentos obrigatórios - como registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, cintos de segurança em número igual à lotação, dentre outros.

A despeito de ampla regulação, o transporte escolar no Brasil é prestado, com frequência, em contrariedade à legislação vigente.

O estudo "Diagnóstico do Transporte Escolar Rural", desenvolvido pelo Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes (Ceftru), da Universidade de Brasília (UnB), conclui que o transporte escolar vem sendo desenvolvido por meio de veículos inadequados ao transporte de alunos:

"Ressalta-se a grande ocorrência de caminhonetes e carros (veículo de passeio) no transporte de alunos que, muitas vezes, não são adequados ou não estão adaptadas ao transporte de escolares (quantidade de assentos, cinto de segurança, equipamentos de emergência, etc.)" (destaques da transcrição)³².

Também a Controladoria Geral da União (CGU) promoveu um estudo sobre transporte escolar, por meio da avaliação em municípios vinculados ao Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNTAE), chegando a uma constatação alarmante: apenas "em 47 dos 131 municípios fiscalizados os veículos atendem as especificações do CTB, 64 atendem parcialmente e 14 não

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN".

³¹ A conferência da regularidade do veículo deve ser realizada na fase de expedição da devida autorização, devendo haver renovações semestral, quando ocorre inspeção para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

³² YAMASHITA, Y.; CARVALHO, W.; TEDESCO, G.; RIBEIRO, R. A.; EQUIPE TER - Ceftru/UnB. Diagnóstico do Transporte Escolar Rural: Volume 1 - Relatório Final. 2008, p. 46.



atendem”, violando assim o já citado artigo 136 do CTB.

No que toca à estrutura dos veículos destinados ao transporte escolar, são também relevantes as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) de nº 533³³ e 541³⁴, que tornaram obrigatória a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade nos veículos escolares. As resoluções ainda carecem de efetivação.

No Estado de São Paulo, o diagnóstico das condições de prestação do serviço de transporte escolar é também de precariedade, de acordo com a 5ª Fiscalização Ordenada do Tribunal de Contas do Estado. Acumulam-se casos de violações. No município de Guatapar (SP), já mencionado pelo déficit do serviço de transporte escolar, o único veículo disponível para o transporte dos alunos de um assentamento rural, fabricado em 1991, apresenta infiltrao no teto, fiao elétrica aparente e bancos sem encosto, mantidos precariamente no lugar com arames³⁵.

A omissão estatal, que ajuda a perpetuar essa realidade,  observada em muitos outros casos específicos, encontrados nas cidades do interior de São Paulo:

“Em Guarujá e Batatais, extintores com prazo de recarga vencido. Em Restinga, faltam assentos nos nibus. Em Mogi das Cruzes, as portas quebradas de um ônibus s ficam fechadas com o uso de correntes e cadeados³⁶”.

Ainda segundo o relatório da fiscalizao, dentre os veículos analisados, 24% dos veículos terceirizados tinham mais de dez anos de uso – o que  vedado pelo CTB –, assim como 19% dos veículos próprios e de cerca de 5% dos veículos alugados. Da mesma forma, mais de 20% dos veículos tinham pneus excessivamente desgastados; 10% dos veículos não contavam com identificao exterior adequada; e 15% não eram equipados com cronotacógrafo (registrador

³³ Art. 1, 3. “As exigências relativas ao sistema de reteno, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autnomo de passageiro (táxi) e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t”.

³⁴ Art. 1,  4 “Todo veículo utilizado no transporte escolar, independentemente de sua classificao, categoria e do peso bruto total - PBT do veículo, deverá utilizar o dispositivo de reteno adequado para o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade”.

³⁵ Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/mogi-das-cruzes-suzano/noticia/2016/11/cidades-do-alto-tiete-tem-transporte-escolar-fiscalizado-pelo-tce.html>>. Acesso em 21 dez. 2016.

³⁶ “Blitz revela absurdos no transporte escolar da rede pública de SP”. G1, 28 nov. 2016. Disponível em <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2016/11/blitz-revela-absurdos-no-transporte-escolar-da-rede-publica-de-sp.html>>. Acesso em 23 dez. 2016.

instantâneo inalterável de velocidade). Quanto ao equipamento de segurança interno, 15% dos veículos não continham extintor de incêndio adequado ou dentro da validade, e em quase 20% da frota não existiam cintos de segurança em estado aceitável e em número igual à lotação do veículo - a porcentagem de uso deste equipamento no Estado é baixíssima, de apenas 45%.

A nítida precariedade do serviço de transporte escolar se mostra ainda mais calamitosa quando se considera que a não conformidade dos veículos tem sido uma das principais causas de acidentes durante o trajeto percorrido até as escolas e no retorno, como nos casos abaixo narrados.

Em novembro de 2016, em Araçatuba (SP), um micro-ônibus da prefeitura se envolveu em um acidente minutos depois de deixar os alunos em uma escola municipal. Posteriormente, o veículo foi apreendido por irregularidades: segundo a polícia, os pneus estavam carecas e as condições mínimas de uso e segurança não eram atendidas. Como publicado no portal G1:

“(...) a Prefeitura de Araçatuba disse que o veículo que transporta os alunos quebrou e precisou ser substituído temporariamente. A nota diz ainda que a prefeitura vai regularizar o veículo apreendido.

De acordo com a polícia, o motorista, de 40 anos, disse que tentou jogar o veículo para uma calçada, mas atingiu dois carros e uma moto que estavam estacionados no local. Uma motociclista, de 39 anos, foi atingida e teve ferimento no tornozelo. Ela foi levada para o pronto-socorro municipal, onde recebeu atendimento médico e passa bem.

Ainda segundo a polícia, o motorista não tinha autorização para o transporte escolar, que é prevista no Código de Trânsito Brasileiro³⁷”.

No município de Monte Castelo (SP), na microrregião de Presidente Prudente, as condições precárias verificadas em Araçatuba se repetem: muitos veículos têm pneus carecas e cintos de segurança insuficientes, e 25% da frota tem mais de dez anos de uso³⁸. É alta a probabilidade de que o acidente de Araçatuba se

³⁷ *Micro-ônibus escolar é apreendido por irregularidades após acidente. G1, 28 nov. 2016. Disponível em <<http://g1.globo.com/sao-paulo/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2016/11/micro-onibus-escolar-e-apreendido-por-irregularidades-apos-acidente.html>>. Acesso em 23 dez. 2016.*

³⁸ *Tribunal de Contas encontra falhas no transporte escolar do Oeste Paulista. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2016/11/tribunal-de-contas-encontra-falhas-no->*



repita, e a segurança das crianças é posta diariamente em risco.

Infelizmente, tais casos são apenas exemplos de uma realidade de precariedade que persiste e precisa ser urgentemente coibida. Importante ainda citar que, embora tenham ocorrido diversos acidentes com transporte escolar nos últimos anos, o número é ainda subestimado, visto que tais casos não constam nas estatísticas oficiais: são registrados nos livros policiais apenas como “acidentes de trânsito”.

A existência de irregularidades nos veículos utilizados para transporte escolar implica grave violação aos direitos à integridade, saúde e vida não só das crianças vitimadas, mas de todas aquelas que são expostas a esse tipo de risco.

iii. Descumprimento de requisitos relativos ao condutor do transporte escolar

As condicionantes atinentes ao condutor estão indicadas no artigo 138 do CTB³⁹, que exige idade mínima de 21 anos, habilitação na categoria D, inexistência de infração grave ou gravíssima ou reincidência em infrações médias durante os doze últimos meses, além de aprovação em curso especializado, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)⁴⁰.

O já citado estudo da Controladoria Geral da União (CGU) concluiu que apenas pouco mais da metade dos condutores de transporte escolar no Brasil atende às especificações da legislação de trânsito - em especial, ao Código de Trânsito Brasileiro. Especialmente no que diz respeito à Carteira Nacional de Habilitação,

[transporte-escolar-no-oeste-paulista.html](#)>. Acesso em 18 jan. 2017.

³⁹ Art. 138. “O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

I - ter idade superior a vinte e um anos;

II - ser habilitado na categoria D;

III - (VETADO)

IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN”.

⁴⁰ O tema está regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 168/04, que estabelece “normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem”.

Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_168.pdf>. Acesso em 17 fev. 16.

em 29% dos municípios brasileiros há condutores que realizam o transporte dos alunos sem a categoria de habilitação "D", exigida pelo CBT para conduzir acima de oito passageiros.

Da mesma forma, no Estado de São Paulo, o índice de irregularidades entre os condutores é alarmante. A 5ª Fiscalização Ordenada do Tribunal de Contas do Estado do São Paulo apurou que, entre os 5.587 veículos fiscalizados, 3.014 apresentavam registro de multas – o que equivale a 53% do total. Entre as infrações, que somam um valor de R\$ 2.709.049,05, aquelas mais cometidas são especialmente graves no caso do transporte de crianças e adolescentes: velocidade superior à máxima permitida (3.558 infrações, em 1.634 veículos); desrespeito ao semáforo vermelho (980 infrações, em 636 veículos); negligência no uso de cinto de segurança pelo condutor (719 infrações, em 550 veículos) e condução de veículo em que o condutor não esteja registrado (115 infrações, em 104 veículos). Houve ainda incidentes em que o condutor transitava sob influência de álcool (5 infrações, em 5 veículos).

A fiscalização relatou também irregularidades graves quanto aos requisitos para a condução de transporte escolar: mais de 10% dos condutores havia cometido infrações graves ou sido reincidente em infrações médias nos últimos 12 meses; quase 60% não apresentou certidão negativa do registro de distribuição criminal, relativa aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores; menos de 80% possuía comprovante de aprovação em curso especializado de transporte escolar; e por volta de 5% não possuía Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida nas categorias D e E ou tinha idade inferior a 21 anos. Identificou-se também, entre um total de 126 condutores, irregularidades relativas à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), incluindo: documento vencido (76 incidências); documento com mais de vinte pontos (54 incidências); documento bloqueado (42 incidências); falta da categoria exigida (16 incidências) e documento cassado (6 incidências). Quanto aos demais requisitos, foram identificados condutores suspensos do direito de dirigir (34 incidências) e envolvidos em delitos de trânsito ou acidentes graves (2 incidências).

Irregularidades relativas ao condutor estão, em muitos casos, relacionadas a graves acidentes que põem em risco a integridade e a vida de crianças. Observa-se que no acidente relatado na seção anterior, em Araçatuba (SP), o



motorista não tinha a autorização para o transporte escolar prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Em outro caso, no município de Monte Mor (SP), na Região Metropolitana de Campinas, 17 adolescentes ficaram feridos quando o motorista do ônibus escolar perdeu o controle da direção e colidiu com um poste⁴¹. O ônibus transportava alunos da Escola Municipal Maria Tonin, com idade entre 14 e 15 anos. Questionadas, as crianças afirmaram que o condutor dirigia de forma irresponsável, em alta velocidade, “com uma mão só” e “brinc[ando] de zigue-zague”⁴². Familiares e moradores do bairro afirmaram que nenhuma das crianças usava cinto de segurança. Não há informações quanto à regularidade da situação do motorista, mas pelo descrito, o acidente, ocorrido em novembro de 2016, pode estar relacionado a negligência do condutor.

iv. Falta de inspeção semestral e de dados sobre a frota.

Um problema endêmico no transporte escolar do Estado de São Paulo, identificado pela 5ª Fiscalização Ordenada do Tribunal de Contas, é a falta generalizada de registro e acompanhamento das manutenções realizadas, do estado da frota, bem como do desempenho do serviço de modo geral. O relatório observou que somente 50% dos veículos tinham informações individualizadas de manutenção.

Para além das questões de segurança e de diagnóstico da condição dos veículos, o descaso quanto ao acompanhamento do transporte escolar dificulta o acesso ao serviço. Apenas 15% das prefeituras mantém algum tipo de registro quanto aos alunos que requereram o transporte, mas não foram contemplados. Menos de 70% das prefeituras realiza um estudo anual das rotas do transporte escolar, o que dificulta que a prestação do serviço seja adequada à demanda. Quase 25% dos municípios não mantém registro dos alunos transportados por veículo e itinerário.

⁴¹ Acidente com ônibus escolar deixa 17 alunos feridos em Monte Mor. *Globo.com*: 29 nov. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2016/11/acidente-com-onibus-escolar-deixa-17-adolescentes-feridos-em-monte-mor.html>>. Acesso em 18 jan. 2017.

⁴² Acidente com ônibus escolar fere 17 alunos. *Correio Popular*: 29 nov. 2016. Disponível em: <http://correio.rac.com.br/conteudo/2016/11/campinas_e_rmc/459384-acidente-com-onibus-escolar-fere-17-alunos.html>. Acesso em 18 jan. 2017.

Quanto à documentação obrigatória das frotas, observou-se que 15% dos veículos não tinham os Certificados de Registro e Licenciamento de Veículo ou o pagamento de seguro obrigatório em ordem. Os índices de quitação do Imposto de Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) são também baixíssimos, por volta de 50%: 3.332 veículos estavam em débito com o imposto. Observa-se também que apenas 60% das prefeituras nomearam um gestor ou órgão que acompanhe a execução contratual: essa negligência favorece o descontrole financeiro, fazendo com que se acumulem multas e práticas abusivas por parte das empresas terceirizadas que eventualmente se encarreguem do serviço de transporte escolar.

A falta de inspeção semestral é também um problema, que impede o diagnóstico do estado dos veículos e a prevenção de acidentes. A fiscalização apurou que quase 40% dos veículos não passaram por inspeção pela Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN) ou equivalente credenciada. A inspeção semestral dos veículos destinados ao transporte escolar é exigida no artigo 136, inciso II, do Código de Trânsito Brasileiro, e é regulamentada, em âmbito estadual, por meio de portarias expedidas pelos Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs). O objetivo das inspeções periódicas é disciplinar o serviço de transporte escolar e garantir o transporte seguro dos estudantes, verificando a existência e o estado dos equipamentos obrigatórios de segurança. A negligência quanto à inspeção permite que veículos inadequados, por vezes em péssimo estado permaneçam circulando, colocando em risco a vida e a segurança de crianças e adolescentes diariamente em seu caminho para a escola.

Da mesma forma, a falta de dados atualizados sobre as frotas, em que constem sua situação tributária e as manutenções a que foram submetidas, dificulta a identificação e solução dos problemas no serviço de transporte escolar – especialmente no que diz respeito à condição dos veículos.

v. Falta de acessibilidade dos veículos a pessoas com deficiência.

Não há dados quanto à acessibilidade do transporte escolar na 5ª Fiscalização Ordenada do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo. No entanto, surgem com frequência no Estado episódios de precariedade no acesso de crianças e



adolescentes com deficiência ao transporte escolar, o que, por vezes, impossibilita por completo o seu acesso à escola.

É o que ocorreu no município de São Paulo (SP), no início do ano letivo de 2016. O serviço de Transporte Escolar Gratuito (TEG) passou a reduzir o número de vagas para crianças com deficiência, o que resultou em seu afastamento da escola por quase um mês, conforme reportagem publicada pela Folha de São Paulo:

“Segundo Jorge Formiga Salgado, diretor da Associação Regional de Transporte Escolar de São Paulo (Artesul), o repasse da prefeitura diminuiu desde o dia 11 de fevereiro, quando entrou em vigor novo edital.

A mudança, segundo condutores, passou a permitir apenas o transporte de dois alunos por turno (dois de manhã e dois de tarde). Antes, ao menos cinco crianças com deficiência viajavam por perua por turno, diz Formiga. ‘Calculo que umas 300 crianças estejam sem transporte’, afirmou⁴³.”

A grande maioria das famílias não tem meios para prover alternativas por conta própria, dada a grande distância entre suas casas e a escola – bem como o alto custo e baixa acessibilidade do transporte público geral. Em decorrência disso, as crianças passaram o primeiro mês de aulas em casa. Para as crianças com deficiência intelectual, a situação é ainda mais danosa: “a cada dia que ele falta demora mais para ele se readaptar depois das férias”, afirma a mãe de um menino com microcefalia, estudante do Centro Educacional Unificado (CEU) Vila Rubi, na zona sul⁴⁴.

O impacto da ausência de transporte escolar acessível afeta desproporcionalmente as crianças e adolescentes com deficiência, que, em termos estatísticos, têm nível maior de absenteísmo e taxas mais baixas de alfabetização do que seus colegas sem deficiência. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em análise dos dados do Censo de 2010, observa que

⁴³ *Gestão Haddad corta transporte escolar de alunos deficientes.* Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/educacao/2016/03/1744896-gestao-haddad-corta-transporte-escolar-de-alunos-deficientes.shtml>>. Acesso em 18 jan. 2017.

⁴⁴ *Prefeitura promete van para 100% dos alunos deficientes até semana que vem.* Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/03/1746309-prefeitura-garante-van-para-100-dos-alunos-deficientes-ate-semana-que-vem.shtml>>. Acesso e 24 jan. 2017.

95,2% das crianças com deficiência com idade entre 6 e 14 anos frequentam a escola – 1,9 ponto percentual abaixo do total da população nessa faixa etária. 61,1% da população com deficiência de 15 anos ou mais não tem instrução formal ou cursou somente o ensino fundamental incompleto – em contraste com 38,2% da população sem deficiência, uma diferença de 22,9 pontos percentuais. Entre as pessoas com deficiência de 15 anos ou mais, a taxa de analfabetismo é de 18%⁴⁵. As barreiras para o acesso à educação das pessoas com deficiência são muitas, e a ausência de um transporte escolar acessível aumenta a discriminação que as crianças com deficiência já sofrem quanto ao acesso ao ensino básico.

Há ainda relatos de que, mesmo quando o transporte escolar acessível existe, é irregular e de baixa qualidade. A mãe de um menino com autismo, de 8 anos, relata que o serviço de transporte é prestado apenas três vezes por semana. Nos outros dias, a criança, estudante da Escola Municipal de Ensino Fundamental (Emef) Cidade de Osaka, na zona leste da capital, não tem meios de comparecer às aulas⁴⁶.

A questão do transporte escolar é estratégica quando se trata de crianças com deficiência. Ainda que grandes investimentos sejam feitos pelas secretarias estaduais e municipais de educação, no sentido de adaptar os ambientes escolares e torná-los acessíveis, esse esforço é perdido se a criança não tem condições mínimas de transporte até a escola⁴⁷. O Estado Brasileiro, como signatário da Convenção Internacional sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, reconhece o direito pleno dessa população à educação sem discriminação e com base na igualdade de oportunidades⁴⁸. Sem um transporte escolar digno, que leve em conta as barreiras que dificultam seu acesso à escola, as crianças e adolescentes com deficiência são efetivamente excluídas da

⁴⁵ Cartilha do Censo 2010: pessoas com deficiência. Brasil: Governo Federal, 2012, p. 15. Disponível em: <<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/cartilha-censo-2010-pessoas-com-deficiencia-reduzido.pdf>>. Acesso em 24 jan. 2016.

⁴⁶ Gestão Haddad ainda deixa aluno com deficiência sem transporte escolar. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/03/1753099-gestao-haddad-ainda-deixa-aluno-com-deficiencia-sem-transporte-escolar.shtml>>. Acesso em 18 já. 2017.

⁴⁷ GALERY, Augusto. Transporte escolar: acessibilidade além dos muros da escola. São Paulo: Diversa, 2012. Disponível em <http://old.diversa.org.br/artigos/artigo/acessibilidade_alem_dos_muros_da_escola_o_transporte_escolar_>. Acesso em: 11 out. 2016.

⁴⁸ Art. 24 do Decreto nº 6.949/2009.



educação e impedidas de participar plenamente, como cidadãs brasileiras, da sociedade em que vivem.

Como relatado, são diversas as irregularidades existentes na prestação do serviço de transporte escolar no Estado de São Paulo. A conclusão é evidente: as irregularidades na prestação do serviço de transporte escolar geram graves violações aos direitos da criança, motivo pelo qual devem ser combatidas, com prioridade.

II. Desrespeito à garantia de prioridade absoluta atribuída aos direitos da criança e vinculação obrigatória da Administração na prestação do serviço.

O artigo 227 da Constituição Federal de 1988 inaugurou a doutrina de proteção integral e especial da criança no Brasil, definindo com clareza (i) que todas as crianças devem ter seus direitos protegidos e satisfeitos de forma absolutamente prioritária e (ii) que ficam compelidos nesse dever todos os agentes sociais: tanto o Estado como a sociedade e a família.

Cabe ressaltar que o uso da qualificação *absoluta*, presente somente neste artigo da Constituição Federal, confere a essa norma uma necessidade de aplicação invariável e incondicional em todos os casos em que os interesses da criança estejam envolvidos. O referido artigo prevê:

Art. 227, CF. “É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão” (grifos da transcrição).

Deste modo, ao mesmo tempo em que a Constituição garante à criança que seus direitos estejam no primeiro lugar das preocupações e decisões dos governantes, também impõe, ao Estado, o dever de assegurar tais direitos com primazia. Ainda, pelo princípio do melhor interesse da criança, tem-se que, em qualquer situação que envolva a criança, deve ser escolhida a alternativa mais

apta a atender os seus direitos.

A prioridade na garantia dos direitos de crianças, assim como a proteção integral que lhes é atribuída, decorre logicamente da condição peculiar de desenvolvimento dessa faixa etária e sua conseqüente hipervulnerabilidade biopsíquica. Tal grau de proteção se justifica quando se considera que as violações de direitos sofridas durante a infância provocam graves danos e conseqüências para toda a vida do indivíduo.

Portanto, em qualquer situação em que a criança esteja envolvida, seja na elaboração de leis ou na formulação de políticas públicas, por exemplo, o melhor interesse da criança deve ser atendido de forma absolutamente prioritária, ou seja, em primeiro lugar.

O Estatuto da Criança e do Adolescente, instituído pela Lei nº 8.069/90, em seu artigo 4º, visando a operacionalizar a garantia de prioridade absoluta, fixou parâmetros para a interpretação e aplicação da norma, a partir de um rol exemplificativo:

Art. 4º, ECA. “É dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do poder público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária.

Parágrafo único. A garantia de prioridade compreende:

- a)** primazia de receber proteção e socorro em quaisquer circunstâncias;
- b)** precedência de atendimento nos serviços públicos ou de relevância pública;
- c)** preferência na formulação e na execução das políticas sociais públicas;
- d)** destinação privilegiada de recursos públicos nas áreas relacionadas com a proteção à infância e à juventude” (grifos da transcrição).

Em relação ao referido artigo pode-se destacar dois pontos principais: a “preferência na formulação e na execução das políticas sociais públicas” e a “destinação privilegiada de recursos públicos”, garantias estas que devem ser



observadas com atenção sempre que se fala em direitos da infância e, especialmente, no caso do transporte escolar.

Apesar do projeto político brasileiro que coloca a criança em primeiro lugar, há ainda diversas barreiras para plena a efetivação pleno dos direitos da infância. Nesse sentido, são exemplos os argumentos sobre o poder discricionário da administração pública⁴⁹ e a reserva do possível⁵⁰, os quais muitas vezes são invocados para que o Poder Executivo se esquive dessa obrigação de priorizar a infância em seus planos e políticas. *Ambos são utilizados como entraves à efetivação de direitos previstos no ECA e na Constituição Federal e como barreiras para a responsabilização de gestores públicos que não cumprem a norma da prioridade absoluta dos direitos da criança. No entanto, tais argumentos não devem ser considerados como justificativa da negligência e da omissão do Poder Executivo em relação à proteção integral da infância.*

Além de entraves inaceitáveis trazidos sob os argumentos de poder discricionário da administração pública e reserva do possível, outro fator relevante na questão das políticas públicas de transporte escolar é a má gestão financeira, que contraria o princípio da eficiência administrativa⁵¹.

A título de exemplo, no caso já citado de Santana de Parnaíba (SP), o contrato de licitação da prefeitura com a empresa privada que fornece o serviço é de quase R\$ 8 milhões. O contrato pode ser considerado irregular, dado que o

⁴⁹ "Esta faculdade de se conformar voluntariamente à lei é tanto mais reservada à administração das leis quanto ela goza constitucionalmente de uma certa liberdade na escolha dos momentos e das circunstâncias em que assegura esta aplicação. Conforme este ponto de vista, convém mostrar novamente que o poder discricionário da administração consiste na faculdade de apreciar a "oportunidade" que pode ter de tomar ou não tomar uma decisão executória, ou de não tomá-la imediatamente, mesmo que seja prescrita pela lei". In: O princípio da prioridade absoluta aos direitos da criança e do adolescente e a discricionariedade administrativa. Disponível em: <<https://www.mprs.mp.br/infancia/doutrina/id155.htm>>. Acesso em 31 jul 2016.

⁵⁰ Reserva do possível é um conceito econômico que decorre da constatação da existência da escassez dos recursos, públicos ou privados, em face da vastidão das necessidades humanas, sociais, coletivas ou individuais. Cada indivíduo, ao fazer suas escolhas e eleger suas prioridades, tem que levar em conta os limites financeiros de suas disponibilidades econômicas. O mesmo vale para as escolhas políticas que devem ser realizadas no seio do Estado pelos órgãos competentes para fazê-lo. In SCAFF, Fernando Facury. Reserva do possível pressupõe escolhas trágicas. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2013-fev-26/contas-vista-reserva-possivel-pessupoe-escolhas-tragicas>>. Acesso em 31 jul 2016.

⁵¹ "Assim, princípio da eficiência é o que impõe à administração pública direta e indireta e a seus agentes a persecução do bem comum, por meio do exercício de suas competências de forma imparcial, neutra, transparente, participativa, eficaz, sem burocracia e sempre em busca da qualidade, rimando pela adoção dos critérios legais e morais necessários para melhor utilização possível dos recursos públicos, de maneira a evitarem-se desperdícios e garantir-se maior rentabilidade social" (destaques da transcrição). In MORAES, Alexandre de. Reforma Administrativa: Emenda Constitucional nº 19/98. 3. ed., São Paulo: Atlas, 1999, p. 30.

investimento público não se reflete nas condições do transporte. A empresa, que nega a acusação de falta de veículos e afirma não existir nenhuma denúncia registrada, já recebeu notificação da Secretaria de Educação do município. Para corrigir essa discrepância, uma nova licitação foi aberta, e a referida empresa novamente concorreu⁵².

Dessa forma, não resta outra conclusão senão a de que é dever do Estado respeitar os direitos da criança, garantindo-lhes a máxima eficácia, com adoção de medidas aptas a concretizar os direitos previstos na Constituição - especialmente os mencionados expressamente no artigo 227 do texto constitucional.

O transporte escolar de crianças não pode ser realizado de forma irregular, como tem ocorrido, em flagrante violação à legislação pátria. A inadequação do serviço de transporte escolar viola o direito à educação e as normas relacionadas ao transporte escolar. Mais do que isso, viola as garantias de integridade, saúde e vida atribuídas à criança, bem como o princípio que assegura a prioridade na proteção da infância.

Inaceitável, portanto, a colocação de crianças em situação de risco em decorrência de transporte inadequado, seja por defeitos no veículo ou irregularidades na situação do condutor. Essa situação gera cada vez mais vítimas: crianças que têm seus direitos à integridade e à saúde ameaçados.

Do exposto, tendo em vista as violações descritas no relatório elaborado pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, bem como das demais informações trazidas neste documento, verifica-se a existência de graves violações aos direitos das crianças no Estado de São Paulo, mais especificamente ao direito à educação e ao direito ao transporte escolar, como previsto no artigo 208, inciso VII, da Constituição Federal.

Assim, são necessárias providências aptas a assegurar que o Estado cumpra seu dever de viabilizar o acesso de crianças à escola, criando condições adequadas, regulares e seguras para a prestação do serviço de transporte escolar e fiscalizando o atendimento às regras de segurança em vigor.

⁵² Disponível em: <<http://noticias.r7.com/jornal-da-record/videos/irregularidades-em-transporte-escolar-colocam-em-risco-seguranca-de-alunos-na-grande-sp-22022016>>. Acesso em 23 dez. 2016.



III. Encaminhamentos

Ao Ministério Público, nos precisos termos do artigo 127 da Constituição Federal, compete a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, e, dentre as funções institucionais do Ministério Público trazidas pelo artigo 129 da Constituição Federal, destacam-se (i) o dever de zelar pelo respeito “aos direitos assegurados nesta Constituição, promovendo as medidas necessárias a sua garantia” (inciso II) e (ii) o dever de “promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos” (inciso III).

Tendo em vista as funções ministeriais, tem-se que diante da situação precária do transporte escolar no Estado de São Paulo, que apresenta (i) *déficit* no fornecimento de transporte escolar; (ii) más condições dos veículos; (iii) descumprimento de requisitos relativos ao condutor; (iv) falta de inspeção semestral e de dados das manutenções realizadas e (v) falta de acessibilidade para crianças e adolescentes com deficiência - o que indica grave violação aos direitos à educação, integridade, saúde e vida de crianças, e conseqüente desrespeito à norma da prioridade absoluta assegurada constitucionalmente - é imperiosa a atuação do Ministério Público do Estado de São Paulo para assegurar que o serviço de transporte escolar seja prestado de maneira adequada e segura, respeitando os direitos da criança.

IV. Legislação de referência

a) Educação

- » Constituição Federal de 1988: (art. 22, XXIV; art. 23, V; art. 24, IX; art. 30, VI; art. 205; art. 206, I; art. 208, IV; art. 214);
- » Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990: Estatuto da Criança e do Adolescente;
- » Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996: Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional;
- » Decreto nº 6.094, de 24 de abril de 2007: dispõe sobre a implementação do Plano de Metas Compromisso Todos pela Educação;
- » Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014: aprova o Plano Nacional de Educação – PNE.

b) Contratação com o Poder Público.

- » Constituição Federal de 1988 (art. 175);
- » Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993: Lei de Licitações;
- » Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995: Lei de Concessões;
- » Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004: Lei de PPP.

c) Regras gerais sobre transporte.

- » Constituição Federal de 1988 (art. 22, XI);
- » Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997: Código de Trânsito Brasileiro;
- » Resolução CONTRAN nº 277, de 28 de maio de 2008.



d) Normas sobre transporte escolar.

- » Constituição Federal de 1988 (art. 208, VII);
- » Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996: Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (art. 4º, VIII; art. 70, VIII);
- » Resolução nº 504 do CONTRAN, de 29 de outubro de 2014;
- » Resolução nº 533 do CONTRAN, de 17 de junho de 2015;
- » Resolução nº 541 do CONTRAN, de 15 de julho de 2015;
- » Resolução nº 562, de 25 de novembro de 2015.

e) Normas sobre fomento.

- » Constituição Federal de 1988 (art. 21, IX; art. 23, V; art. 84, VI, a; art. 212);
- » Lei nº 5.537, de 21 de novembro de 1968: regulamenta o Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação – FNDE;
- » Decreto nº 872, de 15 de setembro de 1969: cria o Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação – FNDE e complementa a Lei nº 5.537/1968;
- » Lei nº 9.755, de 16 de dezembro de 1998: dispõe sobre a criação de "homepage" na "Internet", pelo Tribunal de Contas da União, para divulgação dos dados e informações que especifica;
- » Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004: institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE;
- » Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007: Regulamenta o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação – FUNDEB e, dentre outras disposições, altera a Lei nº 10.880/2004;
- » Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009: disciplina o Programa Caminho da Escola
- » Decreto nº 11.503, de 25 de outubro de 2008: institui o Programa Territórios da Cidadania
- » Lei nº 12.695, de 25 de julho de 2012 (conversão da Medida Provisória

-
- nº 562, de 2012): dispõe, dentre outros temas, sobre o apoio técnico ou financeiro da União no âmbito do Plano de Ações Articuladas (PAR)
- » Decreto nº 7.691, de 2 de março de 2012: aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão, das Funções Gratificadas e das Funções Comissionadas do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, e remaneja cargos em comissão.
 - » Decreto nº 7.892, de 23 de janeiro de 2013: regulamenta o Sistema de Registro de Preços;
 - » Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014: aprova o Plano Nacional de Educação – PNE (estratégia 4.6);
 - » Resolução nº 31, de 30 de setembro de 2003: aprova o Regimento Interno do Conselho Deliberativo do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação;
 - » Resolução CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007: cria o Programa Caminho da Escola (revogada pela Resolução CD/FNDE nº 7/2008);
 - » Resolução CD/FNDE nº 35, de 09 de julho de 2007: altera a Resolução nº 3/2007 (revogada pela Resolução CD/FNDE nº 7/2008);
 - » Resolução CD/FNDE nº 38, de 08 de agosto de 2007: altera a Resolução nº 3/2007 (revogada pela Resolução CD/FNDE nº 7/2008);
 - » Resolução CD/FNDE nº 52, de 1º de novembro de 2007: altera a Resolução nº 3/2007 (revogada pela Resolução CD/FNDE nº 7/2008);
 - » Resolução CD/FNDE nº 60, de 7 de dezembro de 2007: altera a Resolução nº 3/2007 (revogada pela Resolução CD/FNDE nº 7/2008);
 - » Resolução CD/FNDE nº 1, de 4 de janeiro de 2008: que altera a Resolução nº 3/2007 (revogada pela Resolução CD/FNDE nº 7/2008);
 - » Resolução CD/FNDE nº 7, de 21 de fevereiro de 2008: estabelece diretrizes e orientações para financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES no âmbito do Programa Caminho da Escola (revogada pela Resolução CD/FNDE nº 11/2008);
 - » Resolução CD/FNDE nº 11, de 25 de abril de 2008: estabelece diretrizes e orientações para financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES no âmbito do Programa



- Caminho da Escola(revogada pela Resolução CD/FNDE/MEC nº 2/2009);
- » Resolução nº 18, de 14 de maio de 2008: autoriza a execução de transferência financeira de recursos de emendas parlamentares ao orçamento do FNDE para aquisição de ônibus e embarcações para o transporte escolar, no âmbito do Programa Caminho da Escola (revogada pela Resolução CD/FNDE/MEC nº 2/2009);
 - » Resolução CD/FNDE/MEC nº 2, de 5 de março de 2009: estabelece normas para adesão ao Programa Caminho da Escola para pleitear a aquisição de ônibus e embarcações para o transporte escolar (revogada pela Resolução CD/FNDE/MEC nº 7/2010);
 - » Resolução CD/FNDE/MEC nº 7, de 23 de abril de 2010: estabelece normas para adesão ao Programa Caminho da Escola para pleitear a aquisição de ônibus e embarcações para o transporte escolar (revogada pela Resolução CD/FNDE/MEC nº 1/2012);
 - » Resolução nº 40, de 29 de dezembro de 2010: estabelece normas para adesão ao Programa Caminho da Escola para pleitear a aquisição de bicicletas para o transporte escolar;
 - » Resolução nº 64, de 16 de novembro de 2011: estabelece critérios e procedimentos para a transferência direta de recursos financeiros aos municípios do Programa Territórios da Cidadania;
 - » (PTC), visando à aquisição de veículos escolares no âmbito do Programa Caminho da Escola;
 - » Resolução CD/FNDE/MEC nº 1, de 3 de janeiro de 2012: estabelece diretrizes e orientações para que os Municípios, Estados e o Distrito Federal possam buscar financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES para aquisição de veículos para o Transporte Escolar no âmbito do Programa Caminho da Escola;
 - » Resolução nº 12, de 8 de junho de 2012: estabelece os critérios para que os entes participantes do Benefício de Prestação Continuada da Assistência Social (BPC) possam aderir ao Programa Caminho da Escola para pleitear recursos, visando à aquisição de veículos acessíveis para o transporte escolar no âmbito do Plano de Ações Articulada;

-
- » Resolução nº 18, de 19 de junho de 2012: dispõe sobre os critérios para a utilização de veículos de transporte escolar adquiridos no âmbito do Programa Caminho da Escola (revogada pela Resolução 45/2013/CD/FNDE/MEC);
 - » Resolução 45/2013/CD/FNDE/MEC: dispõe sobre os critérios para a utilização de veículos de transporte escolar adquiridos no âmbito do Programa Caminho da Escola;
 - » Portaria Interministerial nº 1.299, de 25 de outubro de 2012: institui Grupo de Trabalho Interministerial - GTI com a finalidade de elaborar proposta de atos normativos relativos a padrões de qualidade para o transporte escolar no Brasil (Ministros de Estado da Educação, das Cidades e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior);
 - » Manual de Orientação para Assistência Financeira a Programas e Projetos Educacionais do FNDE;
 - » Resolução CD/FNDE nº 10, de 24 de abril de 2007: estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros ao Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, no exercício de 2007;
 - » Resolução CD/FNDE nº 43, de 10 de setembro de 2007: estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros ao Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, no exercício de 2007;
 - » Resolução CD/FNDE nº 10, de 7 de abril de 2008: estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros ao Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, no exercício de 2008;
 - » Resolução CD/FNDE nº 14, de 8 de abril de 2009: estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE).
 - » Resolução CD/FNDE nº 12, de 17 de março de 2011: estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE);
 - » Resolução CD/FNDE nº 5, de 28 de maio de 2015: estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE).



V. Documentos úteis

- » [Audiência Pública sobre transporte escolar: foco na qualidade](#)
- » [Cartilha do Transporte Escolar](#)
- » [Cartilha Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade](#)
- » [Consulta de prestação de contas de repasse direto FNDE](#)
- » [Guia do Transporte Escolar - Ministério Público-FNDE/MEC](#)
- » [Inep divulga levantamento piloto sobre realidade no transporte escolar em 218 municípios de 19 unidades da Federação](#)
- » [Pesquisa nacional custo aluno: o transporte escolar rural sob diversos olhares;](#)
- » [Relatório de Avaliação da Controladoria Geral da União – CGU: execução de programas de governo nº 38 - apoio ao transporte escolar na educação básica](#)
- » [Relatório Ônibus Escolar Rural do Brasil](#)
- » [Relatório Transporte Escolar no Brasil: Caminho, Atalho e Contramão](#)
- » [Reportagem Caminhos da Aprendizagem](#)
- » [Reportagem Descaminhos da Escola](#)
- » [Reportagem Eles fizeram foi morrer](#)
- » [Reportagem Transporte escolar no Brasil e mundo](#)
- » [Vídeo Institucional - Programa Nacional do Transporte Escolar](#)

VI. Modelos

Procedimento Preparatório de Inquérito Civil nº

Considerando que a educação é direito social com aplicabilidade imediata (art. 2º, § 1º, e art. 6º), sendo que o Estado tem o dever de promovê-la e incentivá-la com vistas ao pleno desenvolvimento da pessoa (art. 205).

Considerando que o direito à educação é um direito fundamental cuja proteção permeia toda a Constituição Federal, sendo categorizado como direito social e também como um dos direitos das crianças que merece atenção prioritária nos termos do artigo 227 do texto constitucional.

Considerando que o efetivo exercício do direito à educação depende da oferta de meios de acesso, do que decorre a estreita correlação entre aquele direito e o dever de o Estado disponibilizar transporte aos estudantes por meio da prestação de serviço público de transporte escolar adequado (art. 208, VII).

Considerando que o transporte inadequado de crianças, seja pelas más condições do veículo ou irregularidades do condutor, oferece riscos à integridade, à saúde e à vida das crianças vitimadas.

Considerando que tais violações indicam descumprimento da garantia de prioridade absoluta (art. 227, CF), a qual assegura que os direitos da criança sejam colocados em primeiro lugar.

Considerando que a implementação do direito à educação é dever de todos os entes da federação e o Estado de São Paulo, no âmbito de seu território, deve colaborar para que o exercício à educação possa ser de fato garantido no Brasil, por meio da adoção de medidas concretas que viabilizem o acesso universal e a permanência, além de estratégias que evitem que haja reiteradas burlas às regras que regulamentação a prestação do serviço de transporte escolar.

Considerando que, em relatório da 5ª Fiscalização Ordenada do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, foram identificadas violações sistemáticas dos



direitos supracitados, com irregularidades graves na prestação do serviço de transporte escolar, por todo o Estado de São Paulo;

Considerando que as irregularidades relativas ao transporte escolar no Estado de São Paulo dizem respeito a cinco aspectos principais, a saber: *déficit* no fornecimento de transporte escolar; más condições dos veículos; descumprimento de requisitos relativos ao condutor; falta de inspeção semestral e de dados das manutenções realizadas e falta de acessibilidade para crianças e adolescentes com deficiência, sendo todos eles aspectos críticos para a segurança e o acesso à educação de todas as crianças;

Considerando que, nos termos do art. 127 da Constituição Federal, cabe ao Ministério Público a defesa dos interesses sociais e individuais indisponíveis e que o art. 129, inciso III, também da Constituição Federal, dispõe caber a instauração de inquérito civil e ação civil pública para a proteção do meio ambiente, do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos, nos mesmos termos dos artigos 1º, inciso I e 8º, § 1º, ambos da lei nº 7.347/85, instauro o presente INQUÉRITO CIVIL e, assim, determino:

I. Oficie-se a Secretaria Municipal de Educação do Município (*completar*), para que, no prazo de 20 (vinte) dias, envie:

1. Dados relativos à demanda por transporte escolar no Município, a saber:
 - a) Número total de crianças que demandam transporte escolar;
 - b) A distância média do deslocamento entre residência do estudante e escola que frequenta; e
 - c) O tempo médio gasto no deslocamento entre residência do estudante e escola.

2. Dados relativos à acessibilidade do serviço de transporte escolar no Município, a saber:
 - a) Número total de crianças com deficiência que demandam transporte escolar;
 - b) Número total de veículos com condições adequadas de transporte para crianças com deficiência, bem como a quantidade de alunos

com deficiência transportados por viagem;

- c) Presença e preparo de monitores para atender às demandas específicas das crianças com deficiência durante o trajeto até a escola.

3. Dados relativos aos veículos utilizados para transporte escolar no Município, a saber:

- a) Número total de veículos destinados a transporte escolar, diferenciando quais são próprios e quais são alugados;
- b) O modelo dos veículos destinados a transporte escolar, diferenciando quais são próprios e quais são alugados; e
- c) O ano de fabricação dos veículos destinados a transporte escolar, diferenciando quais são próprios e quais são alugados.

4. Dados relativos às condições dos veículos utilizados para transporte escolar no Município, a saber:

- a) Número de veículos que possuem registro como veículo de passageiros, nos termos do artigo 136, II do CTB;
- b) Número de veículos que possuem faixa horizontal obrigatória, nos termos do artigo 136, III do CTB;
- c) Número de veículos que possuem equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo), nos termos do artigo 136, IV do CTB;
- d) Número de veículos que possuem lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira, nos termos do artigo 136, V do CTB;
- e) Número de veículos que possuem lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira, nos termos do artigo 136, V do CTB;
- f) Número de veículos que possuem cintos de segurança em número igual à lotação, nos termos do artigo 136, VI do CTB;
- g) Número de veículos que possuem extintor de incêndio, nos termos do artigo 136, VII do CTB;
- h) Número de veículos que possuem janelas com trava de segurança, nos termos do artigo 136, VII do CTB;
- i) Número de veículos que possuem portas em bom funcionamento,



- nos termos do artigo 136, VII do CTB;
- j)** Número de veículos que possui dispositivo de retenção para o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade nos veículos escolares, nos termos das Resoluções nº 533 e 541 do CONTRAN; e
 - k)** Fotos internas e externas dos veículos empregados no transporte escolar, incluindo fotos da faixa lateral, pneus, lanternas, retrovisores, portas, janelas, volante, painel, pedais e bancos.
- 5.** Dados relativos aos condutores de transporte escolar no Município, a saber:
- a)** Número total de condutores alocados no transporte escolar do Município;
 - b)** Número total de condutores empregados pelo Município;
 - c)** Número total de condutores terceirizados;
 - d)** Número de condutores que cumulam o trabalho de motorista com outras atuações profissionais;
 - e)** Número de condutores que dirigem veículo próprio;
 - f)** Número de condutores que têm idade superior a vinte e um anos, nos termos do artigo 138, I do CTB;
 - g)** Número de condutores que são habilitados na categoria D, nos termos do artigo 138, II do CTB;
 - h)** Número de condutores aprovados em curso especializado, conforme regulamentação do CONTRAN, nos termos do artigo 138, V do CTB;
 - i)** Número de condutores que já cometeram infração grave ou gravíssima, contrariando o artigo 138, V do CTB;
 - j)** Número de condutores que foram reincidentes em infrações médias durante os doze últimos meses, contrariando o artigo 138, V do CTB. Dados relativos ao orçamento destinado a custear transporte escolar no Município, a saber:
 - k)** Se recebe financiamento via Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate), discriminando o valor recebido e a destinação do montante; e
 - l)** Se recebe financiamento via Programa Caminhos da Escola, discriminando o valor recebido e a destinação do montante.

II. Oficie-se a Ouvidoria do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), para que envie o termo de compromisso entre o Município de *(completar)* e FNDE, relativo ao programa Caminhos da Escola, no prazo de 20 (vinte) dias, discriminando:

- a)** A vigência do termo de compromisso;
- b)** O valor do repasse financeiro e o número de parcelas;
- c)** A destinação do valor repassado; e
- d)** As prestações de contas do Município já recebidas.

III. Oficie-se o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, para que disponibilize a prestação de contas do município de *(completar)*, dos últimos 4 (quatro) anos, relativa ao orçamento das políticas de transporte escolar, notadamente no que diz respeito aos programas Programa Nacional de Transporte Escolar (PNATE) e Caminhos da Escola.

IV. Oficie-se a Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN) do município de *(completar)* para que disponibilize dados relativos às inspeções semestrais dos veículos de transporte escolar, a saber:

- a)** A periodicidade com que são realizadas as vistorias veiculares, verificando se esta atende ao artigo 136, II do CTB, que estabelece como obrigatórias vistorias semestrais;
- b)** O número de acidentes ocorridos nos últimos 2 (dois) anos;
- c)** A quantidade e valor de multas, bem como as infrações correspondentes;
- d)** Os dados individualizados dos veículos registrados para efetuar transporte escolar, contendo o registro das vistorias realizadas;

Após, tornem conclusos.

Promotor de Justiça



Ofício

Ofício nº ____/____ – Promotoria de Justiça

Ao Senhor(a) Secretário(a) Municipal de Educação,

Com nossos cumprimentos, informamos a V. Sa. a instauração de Procedimento Preparatório de Inquérito Civil nesta Promotoria de Justiça, tendo por objeto a fiscalização e controle do transporte escolar municipal.

Visando instruir o mencionado procedimento e visando uma atuação conjunta, solicitamos que informe:

- 1.** Dados relativos à demanda por transporte escolar no Município, a saber:
 - a)** Número total de crianças que demandam transporte escolar;
 - b)** A distância média do deslocamento entre residência do estudante e escola; e
 - c)** O tempo médio gasto no deslocamento entre residência do estudante e escola.

- 2.** Dados relativos à acessibilidade do serviço de transporte escolar no Município, a saber:
 - a)** Número total de crianças com deficiência que demandam transporte escolar;
 - b)** Número total de veículos com condições adequadas de transporte para crianças com deficiência, bem como a quantidade de alunos com deficiência transportados por viagem;
 - c)** Presença e preparo de profissionais que atuam para atender às demandas das crianças, inclusive daquelas com deficiência, durante o trajeto até a escola.

-
- 3.** Dados relativos aos veículos utilizados para transporte escolar no Município, a saber:
- a)** Número total de veículos destinados a transporte escolar, diferenciando quais são próprios e quais são alugados;
 - b)** O modelo dos veículos destinados a transporte escolar, diferenciando quais são próprios e quais são alugados; e
 - c)** O ano de fabricação dos veículos destinados a transporte escolar, diferenciando quais são próprios e quais são alugados.
- 4.** Dados relativos às condições dos veículos utilizados para transporte escolar no Município, a saber:
- a)** Número de veículos que possuem registro como veículo de passageiros, nos termos do artigo 136, II do CTB;
 - b)** Número de veículos que possuem faixa horizontal obrigatória, nos termos do artigo 136, III do CTB;
 - c)** Número de veículos que possuem equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo), nos termos do artigo 136, IV do CTB;
 - d)** Número de veículos que possuem lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira, nos termos do artigo 136, V do CTB;
 - e)** Número de veículos que possuem lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira, nos termos do artigo 136, V do CTB;
 - f)** Número de veículos que possuem cintos de segurança em número igual à lotação, nos termos do artigo 136, VI do CTB;
 - g)** Número de veículos que possuem extintor de incêndio, nos termos do artigo 136, VII do CTB;



- h)** Número de veículos que possuem janelas com trava de segurança, nos termos do artigo 136, VII do CTB;
 - i)** Número de veículos que possuem portas em bom funcionamento, nos termos do artigo 136, VII do CTB;
 - j)** Número de veículos que possui dispositivo de retenção para o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade nos veículos escolares, nos termos das Resoluções nº 533 e 541 do CONTRAN; e
 - k)** Fotos internas e externas dos veículos empregados no transporte escolar, incluindo fotos da faixa lateral, pneus, lanternas, retrovisores, portas, janelas, volante, painel, pedais e bancos.
- 5.** Dados relativos à fiscalização do serviço de transporte escolar no Município, a saber:
 - a)** Se a periodicidade de vistorias veiculares é semestral, atendendo ao artigo 136 do CTB;
 - b)** A data das vistorias veiculares realizadas nos últimos 2 (dois) anos;
 - c)** A data da próxima vistoria veicular agendada;
 - d)** O número e a duração de interrupções na prestação do serviço ocorridas nos últimos 2 (dois) anos; e
 - e)** O número de acidentes ocorridos nos últimos 2 (dois) anos.
- 6.** Dados relativos aos condutores de transporte escolar no Município, a saber:
 - a)** Número total de condutores alocados no transporte escolar do Município;
 - b)** Número total de condutores empregados pelo Município;
 - c)** Número total de condutores terceirizados;
 - d)** Número de condutores que cumulam o trabalho de motorista com

outras atuações profissionais;

- e)** Número de condutores que dirigem veículo próprio;
- f)** Número de condutores que têm idade superior a vinte e um anos, nos termos do artigo 138, I do CTB;
- g)** Número de condutores que são habilitados na categoria D, nos termos do artigo 138, II do CTB;
- h)** Número de condutores aprovados em curso especializado, conforme regulamentação do CONTRAN, nos termos do artigo 138, V do CTB;
- i)** Número de condutores que já cometeram infração grave ou gravíssima, contrariando o artigo 138, V do CTB;
- j)** Número de condutores que foram reincidentes em infrações médias durante os doze últimos meses, contrariando o artigo 138, V do CTB.
- k)** Dados relativos ao orçamento destinado a custear transporte escolar no Município, a saber:
- l)** Se recebe financiamento via Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate), discriminando o valor recebido e a destinação do montante; e
- m)** Se recebe financiamento via Programa Caminhos da Escola, discriminando o valor recebido e a destinação do montante.

A resposta deverá ser prestada no prazo de 20 (vinte) dias. Reiteramos protestos de elevada estima e consideração.

Promotor de Justiça



Ofício

Ofício nº ____/____ – Promotoria de Justiça

À Ouvidoria do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) SBS
Quadra 2 Bloco F – Ed. FNDE – Sala 504 – CEP 70070-929 – Brasília DF.

Com nossos cumprimentos, informamos a V. Sa. a instauração de Procedimento Preparatório de Inquérito Civil nesta Promotoria de Justiça, tendo por objeto a fiscalização e controle do transporte escolar municipal, notadamente no Município de *(completar)*.

Visando instruir o mencionado procedimento e visando uma atuação conjunta, solicitamos, respeitosamente, que envie o de compromisso entre o Município de *(completar)* e FNDE, relativo ao programa Caminhos da Escola, e informe:

1. A vigência do termo de compromisso;
2. O valor do repasse financeiro e o número de parcelas;
3. A destinação do valor repassado; e
4. As prestações de conta já recebidas.

A resposta deverá ser prestada no prazo de 20 (vinte) dias. Reiteramos protestos de elevada estima e consideração.

Promotor de Justiça

Ofício

Ofício nº ____/____ – Promotoria de Justiça

Ao Tribunal de Contas dos Municípios do Estado de São Paulo

Com nossos cumprimentos, informamos a V. Sa. a instauração de Procedimento Preparatório de Inquérito Civil nesta Promotoria de Justiça, tendo por objeto a fiscalização e controle do transporte escolar municipal, notadamente no Município de *(completar)*.

Visando instruir o mencionado procedimento e visando uma atuação conjunta, solicitamos, respeitosamente, que disponibilize a prestação de contas do município de *(completar)*, dos últimos 4 (quatro) anos, relativa ao orçamento das políticas de transporte escolar e as informações relativas aos programas Programa Nacional de Transporte Escolar (PNATE) e Caminhos da Escola.

A resposta deverá ser prestada no prazo de 20 (vinte) dias. Reiteramos protestos de elevada estima e consideração.

Promotor de Justiça



Ofício

Ofício nº ____/____ – Promotoria de Justiça

Ao Senhor(a) Diretor(a) da Circunscrição Regional de Trânsito de *(completar)*,

Com nossos cumprimentos, informamos a V. Sa. a instauração de Procedimento Preparatório de Inquérito Civil nesta Promotoria de Justiça, tendo por objeto a fiscalização e controle do transporte escolar municipal.

Visando instruir o mencionado procedimento, solicitamos que disponibilize os dados relativos às inspeções semestrais dos veículos de transporte escolar do município, de modo a informar:

1. Se são realizadas vistorias periódicas nos veículos de transporte escolar, atendendo ao artigo 136, inciso II do CTB;
2. A frequência com que são realizadas vistorias nos veículos de transporte escolar;
3. O número de acidentes registrados nos últimos 2 (dois) anos que envolvam veículos de transporte escolar;
4. As multas, bem como as infrações correspondentes, aplicadas a veículos de transporte escolar;
5. Os dados individualizados dos veículos registrados para efetuar transporte escolar, contendo o registro das vistorias realizadas;

A resposta deverá ser prestada no prazo de 20 (vinte) dias. Reiteramos protestos de elevada estima e consideração.

Promotor de Justiça



MPSP | Ministério Público
DO ESTADO DE SÃO PAULO