

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

REQUERIMENTO N° , DE 2019

(Da Sra. ERIKA KOKAY)

Requer a realização de audiência pública para discutir limitações impostas ao uso do passe livre, garantido a pessoas com deficiência, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Senhor Presidente:

Requeiro a Vossa Excelência, com fundamento no art. 255 do Regimento Interno, a realização de reunião de audiência pública com o tema “limitações indevidas ao uso do passe livre, garantido a pessoas com deficiência, no sistema de transporte coletivo interestadual”.

Os convidados e as convidadas são:

- Ministério dos Transportes
- Agência Nacional de Transportes Terrestres
- CONADE (Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência)
- Rede Nacional de Inclusão
- Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, concedeu passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual. Na mesma lei, previu-se que o Poder Executivo regulamentaria a matéria, o que de fato aconteceu por intermédio da edição do Decreto nº 3.691, de 2000.

No citado decreto, estabeleceu-se que o limite material do direito conferido às pessoas com deficiência seria a reserva de dois assentos em cada veículo do serviço **convencional** de transporte interestadual de passageiros. A pormenorização da matéria, finalmente, foi objeto da Portaria nº 261, de 2012, do Ministério dos Transportes. De acordo com o art. 16 dessa norma, “*Para o atendimento dos beneficiários de Passe Livre da pessoa com deficiência, serão reservados nos veículos que operam os serviços regulares de transporte interestadual de passageiros, nas modalidades rodoviária, ferroviária e aquaviária, dois lugares por veículo tipo “convencional”, localizados preferencialmente na primeira fila de poltronas, visando facilitar o acesso da pessoa com deficiência*”.

Dois problemas derivam dessa regulamentação.

Primeiro: o Decreto nº 3.691/2000, ignorando solenemente o desejo do legislador, limitou a fruição do direito à gratuidade a serviços de transporte ditos convencionais. Serviços convencionais são aqueles “*prestados com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares*”, bem como “*os serviços de transporte ferroviário interestadual de passageiros, em linhas regulares*” e os “*serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias*”. Consequentemente, pessoas com deficiência, carentes, não conseguem adquirir gratuitamente assento em veículo que o transportador tenha reservado à prestação dos ditos serviços não-convencionais. Tendo em vista que os serviços de transporte interestadual nos modos ferroviário e aquaviário pouco representam em termos quantitativos e, a par disso, não dispõem, quase nunca, de modalidade dita não-convencional (especial), é sobre o modo rodoviário que se abate o problema da restrição do direito da pessoa com deficiência ao transporte gratuito. Essa restrição já seria suficientemente grave se atingisse, o que de fato acontece, o serviço rodoviário não-convencional. Mas ela não para por aí. Há um segundo problema.

Segundo: após o regime de outorga dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros ter sido alterado de permissão para autorização, por força de modificação na Lei nº 10.233/2001, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – editou a Resolução nº 4.770, de 2015, para adequar as atividades dos transportadores ao novo cenário legal. Nessa norma, a ANTT dispõe que a autorizatária de transporte coletivo ficará obrigada a ofertar o serviço convencional, pelo menos, na frequência mínima estabelecida pela agência, isto é, de uma viagem semanal por sentido, por empresa, segundo os termos do art. 33 da citada resolução. Não é preciso adivinhar qual a consequência desse

tipo de decisão regulatória: as empresas simplesmente deixaram de oferecer o serviço convencional, no qual vigoram as gratuidades, passando a operar serviços nomeadamente de outras classes ou categorias, embora apresentem condições de prestação semelhantes às do serviço convencional. Tal disposição regulatória também tem atingido os idosos carentes, a quem a lei garante benefícios no uso de transporte coletivo interestadual de passageiros. Nesse contexto, vale reproduzir pequeno trecho da argumentação apresentada pelo Ministério Público Federal – MPF, no âmbito do Inquérito Civil Público nº 1.34.001.006554/2016-42:

“a edição da Resolução ANTT nº 4.770, de 25/06/2015, pela Agência Reguladora, **transbordou os limites da área técnica**, imiscuindo-se em temática afeta à lei, qual seja, o estabelecimento de **critérios que permitem às empresas autorizatárias restringirem desproporcionalmente a oferta de “bilhete do idoso”**, vez que somente estão obrigadas ao cumprimento da frequência mínima na qual se exige o oferecimento do chamado “serviço convencional”.

Ao limitar a oferta do benefício a níveis mínimos, a Agência adentrou em tema afeto à deliberação política, que em nada diz respeito às especificidades técnicas do setor regulado. Aliás, caso tivesse lançado mão de registros técnicos oficiais, de caráter científicos, a regulamentação deveria apontar para sinal oposto, qual seja, o da necessidade de aumento paulatino na frequência de serviços postos à disposição da população idosa, notadamente aquela hipossuficiente economicamente. Afinal, é de conhecimento do agente público o fato de que o Brasil passa por movimento de acelerada evolução demográfica, culminando com a estratificação de uma sociedade cuja pirâmide etária alarga-se no seu ápice, indicando envelhecimento populacional”.

A situação, evidentemente, tem o mesmo tipo de implicação para o exercício do direito ao passe livre pela pessoa com deficiência.

Diante do exposto, esperamos ver aprovado este requerimento.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada ERIKA KOKAY