

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 709, DE 2007

Altera a Lei n.º 8.899, de 29 de junho de 1994, que “concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual”.

Autor: Deputado ONYX LORENZONI

Relator: Deputado CHICO DA PRINCESA

### I - RELATÓRIO

O presente Projeto, de autoria do nobre Deputado Onyx Lorenzoni, visa alterar a Lei n.º 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, para estender o benefício da gratuidade para o acompanhante da pessoa portadora de deficiência que não tiver o discernimento necessário para a prática dos seus atos.

O projeto foi aprovado na Comissão de Seguridade Social e Família.

Nesta Comissão de mérito, aberto o prazo regimental, não foram apresentadas Emendas ao Projeto

### II – VOTO DO RELATOR



O presente Projeto visa conceder gratuidade no transporte interestadual de passageiros para o acompanhante, comprovadamente carente, da pessoa portadora de deficiência que não tiver o discernimento necessário para a prática dos seus atos, para exprimir sua vontade ou tiver desenvolvimento mental incompleto.

Na Comissão de Seguridade Social e Família, o relator, Deputado Índio da Costa, em seu parecer, argumenta que *“(...) para o aperfeiçoamento de nosso arcabouço jurídico, o projeto em tela apresenta-se, de forma objetiva, como mais uma tentativa de promover melhores condições de vida a esses cidadãos já penalizados pelas limitações de deslocamento e de competitividade em nosso contexto social.”*

Ressalte-se que a iniciativa proposta de estender para o acompanhante carente, a gratuidade no transporte interestadual de passageiros, é louvável principalmente porque visa beneficiar parcela da sociedade mais necessitada.

Ressalte ainda, que é evidente a necessidade de amplas camadas da população contarem com benefícios que diminuam a extrema desigualdade existente em nosso país, mas faz-se necessária a atenção para os perigos do exercício fácil de expedientes que conferem ou aumentam a extensão dessas gratuidades sem a necessária contrapartida de recursos.

Inicialmente, cabe esclarecer que a Constituição Federal e a Lei 8.742/1993 (que dispõe sobre a Organização da Assistência Social) e o Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, que regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, que dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, já asseguram o custeio dos deslocamentos para portadores de necessidades.



O Decreto nº 3.298, em seu art. 2º, esclarece que *“cabe aos órgãos e às entidades do Poder Público assegurar à pessoa portadora de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à previdência social, à assistência social, **ao transporte**, à edificação pública, à habitação, à cultura, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que, decorrentes da Constituição e das leis, propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico.”*

O art. 203 da Constituição Federal e o art. 20 da Lei n.º 8.742, asseguram ainda à pessoa portadora de deficiência que comprove não possuir meios de prover a própria manutenção e nem de tê-la provida por sua família, o benefício de um salário mínimo mensal.

O art. 203 da Constituição dispõe também que “a assistência social será prestada a quem dela necessitar, **independentemente de contribuição à seguridade social**, e tem por objetivos: (...); IV – **a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência** e a promoção de sua integração à vida comunitária.”.

Além disso, nos termos do art. 28 da mesma Lei 8.742, os recursos para manutenção e concessão desses benefícios, serão provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, das demais contribuições sociais previstas no art. 195 da Constituição, além daqueles que compõem o Fundo Nacional de Assistência Social (FNAS).

Portanto, como se verifica, **cabe privativamente ao Poder Público**, através da Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, **custear** o transporte das pessoas portadoras de deficiência comprovadamente carentes e de seus acompanhantes se necessário,



e de proporcionar o pagamento do benefício mensal de um salário mínimo a esses portadores de necessidades especiais.

Por ser o custeio do transporte competência exclusiva da União, **tal obrigação não pode ser repassada para o particular**, sob pena de se configurar confisco, o que é vedado pelo art. 5º, XXIV, da Lei Maior, que ainda protege a propriedade (art. 5º, caput, e XXII, e art. 170, II) e estabelece o respeito a livre iniciativa no campo econômico (art. 170, *caput*), além de ser discriminatório com o setor de transporte terrestre de passageiros porque não estende o mesmo benefício de gratuidade para o transporte aéreo, ferroviário e fluvial.

Assim, é a União quem deve responder através de suas políticas públicas de integração, pelo transporte das pessoas portadoras de deficiência e de seus acompanhantes ambos comprovadamente carentes.

Ainda, quanto ao mérito do projeto, necessário observar que a extensão do benefício da gratuidade para o acompanhante carente de pessoa com deficiência, poderá acarretar o aumento das tarifas.

O transporte de passageiros é serviço público permitido à iniciativa privada pela União, no caso do transporte interestadual e internacional, Estados, o transporte intermunicipal, e Municípios, caso se trate de transporte urbano, por meio de contratos de concessão ou permissão, conforme determina o artigo 175 da Constituição Federal.

No que tange à União, as outorgas são regidas pela Lei 10.233/2001, que criou as agências para o transporte, e, subsidiariamente, pelas Leis 8.666/93 (Lei de Licitações) e 8.987/95 (Leis de Concessões), bem como legislações inferiores específicas (decretos, portarias, etc).



Em todos esses diplomas legais há dispositivos que protegem o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos entre a Administração e o particular que presta o serviço, em consonância com o preceito superior contido no artigo 37, XXI, da Constituição, segundo o qual as obras, *serviços*, compras e alienações da Administração Pública serão contratados mediante licitação pública, com cláusulas que mantenham *as condições efetivas da proposta*.

A Lei 8.987/95, no artigo 9.º, § 3.º, dispõe que quaisquer alterações legais havidas após a assinatura do contrato, inclusive as de natureza tributária, que causem impacto no equilíbrio econômico-financeiro entre as partes, implicarão na alteração da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

**No que toca às gratuidades, o artigo 35 da Lei 9.074/95 assevera que a estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente está condicionada à previsão dos recursos em lei ou da simultânea revisão da estrutura tarifária.**

A Lei específica para o transporte, também, em seu artigo 24, VI, determina que cabe a Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT, resguardar o *“equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos”* e, quando das revisões tarifárias, deverá considerar *“a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário”* (art. 39, § 1.º, “b”, da Lei 10.233/01).

**Todo esse conjunto legal determina, portanto, que qualquer imposição de gratuidades, aumento da extensão ou descontos no preço de passagens, se não for assumida pelo Poder Público, ocasionará aumento de tarifa.**



Por decorrência, os usuários que pagam pelos serviços é que, ao final, suportarão os ônus das isenções tarifárias concedidas a determinados segmentos. Cerca de 95% dos viajantes em nosso país utilizam ônibus para seus deslocamentos. Trata-se, como é de se supor, da parcela menos favorecida da população, que não tem carro e não pode se utilizar do transporte aéreo. Deste modo, qualquer aumento de passagem significa orçamento mais apertado para essa já sacrificada parcela da sociedade.

Ressalte-se ainda, que o limite de dois assentos também deixará de existir, porque o acompanhante em virtude da extensão da gratuidade irá utilizar um dos assentos reservados aos deficientes. Então, estar-se-á possibilitando a utilização de um assento destinado ao portador de deficiência por pessoa que não a possui.

Não obstante o impacto nas tarifas, que já seria suficiente para rejeitar a proposta, o PL 709/2007 encontra óbice em outro ponto.

A extensão pretendida padece do vício da inconstitucionalidade, pois não prevê a fonte de custeio para a concessão do referido benefício de gratuidade e nem para o aumento da abrangência desse benefício.

Por todo o exposto, somos pela rejeição integral do PL 709/2007.

Sala das Sessões, de de 2008.

**Deputado Chico da Princesa  
(PR/PR)**

