

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.391, DE 2004

Altera dispositivo da Lei nº 8.899, de 1994, para determinar que o benefício do passe livre concedido às pessoas portadoras de deficiência incida sobre todos os veículos utilizados no sistema de transporte coletivo interestadual.

Autor: Deputado FERNANDO FERRO

Relator: Deputado JOÃO MAGALHÃES

I – RELATÓRIO

O presente Projeto, de autoria do Deputado Fernando Ferro, visa alterar a Lei nº 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 este benefício para todos os veículos operados nesse sistema de transporte.

O projeto foi aprovado na Comissão de Seguridade Social e Família e rejeitado na Comissão de Viação e Transportes. Por ter recebido pareceres divergentes, a competência para apreciação da presente proposição foi transferida para o Plenário, em obediência ao que determina o artigo 24, inciso II, letra g, do Regimento Interno desta Casa.

Nesta Comissão, deveremos nos ater apenas quanto aos aspectos de constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e de técnica legislativa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Autor do Projeto ora em análise, Deputado Fernando Ferro, justifica a sua apresentação afirmando, em síntese, que apesar da Lei nº 8.899 estar contribuindo para melhoria da mobilidade dos cidadãos portadores de deficiência, o Decreto que regulamentou a Lei, restringiu esse benefício ao estabelecer a reserva de apenas dois assentos e em veículo destinado a serviço convencional.

Antes de adentrarmos nas questões afetas ao projeto, cabe esclarecer que o transporte de passageiros é serviço público permitido à iniciativa privada pela União, no caso do transporte interestadual e internacional, pelos Estados, no transporte intermunicipal, e pelos 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*.

Partindo dessa premissa, o presente projeto, apesar de não possuir vícios aparentes de ilegalidade, como se verá, é inconstitucional e injurídico.

Como já dito, o projeto visa alterar a Lei 8.899 que concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Referida Lei foi regulamentada pelo Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000, que assim dispõe:

DECRETO Nº 3.691, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.

Regulamenta a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994,

DECRETA:

Art. 1º As empresas permissionárias e autorizatárias de transporte interestadual de passageiros reservarão **dois assentos** de cada veículo, **destinado a serviço convencional**, para ocupação das pessoas beneficiadas pelo art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, observado o que dispõem as Leis nºs 7.853, de 24 de outubro de 1989, 8.742, de 7 de dezembro de 1993, 10.048, de 8 de novembro de 2000, e os Decretos nºs 1.744, de 8 de dezembro de 1995, e 3.298, de 20 de dezembro de 1999.

Art. 2º O Ministro de Estado dos Transportes disciplinará, no prazo de até trinta dias, o disposto neste Decreto.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação. (g.n.)

Como bem afirmou o Autor, a Lei 8.899 está contribuindo para melhoria da mobilidade dos cidadãos portadores de deficiência.

Se a Lei está atingindo a sua finalidade, não vemos, portanto, necessidade em sua alteração, sob pena de contrariarmos preceitos jurídicos. Isto porque, existe uma relação contratual consolidada, e a sua

modificação acarretaria uma insegurança jurídica para os concessionários. A Lei está cumprindo o fim a que se destina.

Não é demais afirmar, então, que a extensão dos ditames da Lei 8.899, significa um acréscimo na obrigação, nos deveres das empresas concessionárias do serviço público de transporte de passageiros, que, como se sabe, cumprem cláusulas contratuais. Assim, o Estado, contratante, amplia os deveres e os ônus de um contrato sem uma necessária contrapartida. A relação fica, pois, desequilibrada. E o equilíbrio econômico-financeiro é princípio administrativo-constitucional e como tal, deve estar refletido em todos os setores econômicos onde o Estado atua, notadamente naqueles delegados a particulares.

Alguns princípios constitucionais pedem não sejam as regras alteradas no curso da vigência de um *status quo*. São exemplos a anterioridade da legislação eleitoral e tributária e a inexistência de crime sem lei anterior que o defina. Esta previsibilidade deve ser bastante presente nas relações econômicas do Estado, sob pena, dentre outros, de injusto ônus e imposição de dano irreparável a setores concessionários e de fixação de instabilidade jurídica e financeira.

Segmentos social-econômicos de relevância, como o do transporte rodoviário interestadual de passageiros, não podem sofrer as inconstâncias de alterações de suas obrigações contratuais com o Estado a todo tempo, sem anterioridade necessária, regra de transição ou mecanismo de compensação que renove o equilíbrio econômico-financeiro da relação alterada unilateralmente.

Na esteira desse raciocínio podemos afirmar, então, que o projeto agrava este desequilíbrio e, portanto é injurídico e inconstitucional, porque o aumento desse benefício, que será arcado apenas pelas concessionárias do serviço de transporte de passageiros, configura-se confisco, prática vedada e coibida em nosso ordenamento jurídico nos termos do art. 5º, XXIV, da Constituição, que ainda protege a propriedade (art. 5º,

caput, e XXII, e art. 170, II) e estabelece o respeito à 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 e fluvial.

Ademais, o projeto utiliza expressão genérica, pois “todos” os veículos utilizados no transporte interestadual serão obrigados a realizar o transporte gratuito de pessoas carentes portadoras de deficiência, sem qualquer distinção.

Por fim, destacamos que é o Decreto restritivo aos serviços de transporte em ônibus convencional que deveria estar sendo alvo de modificação, e não a Lei 8.899 que, como bem salientou o Autor, vem cumprindo o fim a que se destina.

Pelo exposto, votamos pela inconstitucionalidade, injuridicidade e má técnica legislativa do PL nº 3.391, de 2004.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2008.

Deputado JOÃO MAGALHÃES

Relator