

PARECER N° , DE 2003

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS,
sobre o Projeto de Lei do Senado n° 194, de 2002,
que altera a Lei n° 8.899, de 29 de junho de 1994,
que *‘concede passe livre às pessoas portadoras
de deficiência no sistema de transporte coletivo
interestadual’*, para estender o benefício aos
serviços de transporte aéreo.

RELATOR: Senador **NEY SUASSUNA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado n° 194, de 2002, de autoria do Senador Bernardo Cabral, pretende estender aos serviços regulares de transporte aéreo o passe livre a que os portadores de deficiência comprovadamente carentes já fazem jus em outras modalidades de transporte. Para isso, altera a redação da ementa e do art. 1° da Lei n° 8.899, de 1994, que concedeu benefício análogo à categoria, para utilização no “sistema de transporte coletivo interestadual”.

Na justificção que apresenta, o autor reporta-se ao dever do Estado, previsto no art. 227 da Constituição Federal, quanto à criação de programas voltados para o atendimento especializado, a integração social e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos das pessoas portadoras de deficiência.

Distribuída a esta Comissão de Assuntos Sociais para decisão em caráter terminativo, a matéria esteve anteriormente sob exame do Senador Eduardo Siqueira Campos, sem, todavia, ter sido objeto de qualquer deliberação.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

A proposição demonstra sensibilidade em relação ao problema dos portadores de deficiência, cujo dia-a-dia é marcado por sucessivas dificuldades e limitações. Sabe-se que, para superá-las, eles dependem da atenção dos governantes, do apoio da sociedade e, em especial, da dedicação da própria família, não raro acompanhada do aporte de recursos financeiros – necessários, por exemplo, para custeio da educação, da assistência ou do tratamento médico especializado que o deficiente não encontra à sua disposição gratuitamente.

Assim, é intenção do autor do PLS nº 194, de 2002, contribuir para reduzir o nível das privações e aumentar o grau de atendimento às necessidades dos portadores de deficiência. Os elevados propósitos que motivaram a iniciativa não eliminam, todavia, a necessidade de se analisarem objetivamente outros desdobramentos que poderão advir da eventual adoção da medida preconizada. Cumpre, assim, examinar dois pontos de vista independentes – o dos transportadores e o dos demais usuários dos serviços –, sem prejuízo da avaliação da real importância do transporte aéreo na vida do deficiente.

Para os primeiros, a medida será vista como interferência na economia interna da atividade que exploram mediante concessão do poder público. O impacto financeiro resultante do cumprimento da nova obrigação, supostamente levaria as empresas a buscarem, na prática de tarifas mais altas, a compensação das receitas operacionais que deixasse de arrecadar. Ocorre que, na crise atualmente vivida pelo setor aéreo, em que faltam passageiros e sobram custos, o aumento de tarifas dificilmente seria uma solução que os transportadores estariam dispostos a adotar.

A medida tem também um lado socialmente injusto. Ao estabelecer privilégio para uma determinada categoria sem a previsão de mecanismo de financiamento específico, o projeto admite que aos demais usuários do serviço caberá arcar com os ônus dele decorrentes. Com o agravante de que, uma vez concedida, cada nova gratuidade tende, naturalmente, a estimular outras categorias, tão ou mais necessitadas, a pleitear benefício idêntico ou similar.

Por fim, cabe lembrar que, diferentemente de outras gratuidades já vigentes – aplicáveis aos próprios deficientes, ou a outras categorias, em segmentos diversos do sistema de transportes –, é difícil reconhecer, no transporte aéreo, para esse ou outro grupo, a mesma essencialidade que assume, por exemplo, o transporte coletivo urbano na vida das pessoas de modo geral. Acrescente-se a isso, o fato de que outros privilégios já foram conquistados pela categoria, a exemplo do passe livre no transporte coletivo interestadual, instituído em 1994, e da isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na compra de veículos especialmente adaptados às condições do motorista portador de algum tipo de deficiência física.

Sendo assim, não nos parece correto que prevaleçam, sobre as reais condições de aplicabilidade da medida, as boas intenções que nortearam a sua concepção, inobstante as reconhecidas dificuldades suportadas pelas pessoas portadoras de deficiência e o preceito constitucional de que o Estado lhes deve assistência, proteção e meios para acesso a uma vida digna e íntegra.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 194, de 2002, de autoria do Senador Bernardo Cabral.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator