



SENADO FEDERAL

PARECER N° , DE 2019

SF/19448.36410-91

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS,
em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº
1252, de 2019, da Senadora Mara Gabrilli, que
*altera a Lei nº 8.899, de 1994, para dispor sobre a
fruição do passe livre, por pessoa com deficiência,
no transporte de passageiros sob responsabilidade
da União.*

Relator: Senador **ACIR GURGACZ**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos, para decisão terminativa, o Projeto de Lei nº 1.252, de 2019, da Senadora Mara Gabrilli.

A matéria tem por objetivo, na redação original, alterar a Lei nº 8.899, de 1994, para estender a todas as modalidades do transporte coletivo interestadual, inclusive o transporte aéreo, o benefício do passe livre para pessoas com deficiência de baixa renda.

Em 7 de maio, a proposição foi examinada pela Comissão de Direitos Humanos e Legislação, que concluiu pela aprovação do Parecer nº 44, de 2019. O relatório do Senador Romário sugeriu a aprovação da matéria na forma de substitutivo.

Esse texto, em seu art. 1º, passa a alterar a Lei nº 13.146, de 2015, que institui o Estatuto da Pessoa Com Deficiência, inserindo nela um art. 46-A. A redação proposta pelo relator do substitutivo, além de estender o benefício ao transporte aéreo e aos ônibus executivo, semileito e leito, aumenta, para 48 horas, o prazo para que as empresas possam vender os bilhetes não adquiridos por beneficiários do passe livre.



SENADO FEDERAL

O art. 2º revoga a Lei nº 8.899, de 1994, de modo a consolidar a legislação sobre Pessoas Com Deficiência em uma única norma.

O art. 3º é a cláusula de vigência, que se daria cento e oitenta dias após a publicação oficial.

Distribuída para a CDH e para esta Comissão, não foram oferecidas outras emendas à proposição, além do mencionado substitutivo do Senador Romário.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99, I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão se pronunciar sobre o aspecto econômico e financeiro de matéria submetida à sua análise por despacho do Presidente.

Uma vez que se trata de decisão terminativa, os aspectos formais do Projeto de Lei também devem ser analisados, quais sejam, constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa.

Quanto à constitucionalidade, a matéria pode ser objeto de lei federal, por incidir sobre os temas de transporte (art. 22, XI, da Carta Magna) e integração social das Pessoas com Deficiência (art. 24, XIV).

Contudo, os constituintes decidiram, ao tratar da assistência social, que “nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total” (art. 195, § 5º). O custeio pode vir dos orçamentos dos entes federados, ou de contribuições sociais (art. 195, *caput*) ou pelo aumento de tarifas.

Certamente, a extensão do benefício do passe livre para todos os modos e serviços de transporte trará impacto financeiro considerável.

No caso dos ônibus, em que a gratuidade tradicionalmente foi financiada pela majoração das tarifas, houve uma grande alteração do modelo econômico. Ocorre que a Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014, passou a prever que as linhas de ônibus fossem operadas por autorização, e não mais por permissão, como era previsto desde 2001, o que inviabilizou o próprio conceito de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, uma vez que na autorização vigora o princípio de livre mercado com contestabilidade.

SF/19448.36410-91



SENADO FEDERAL

Corroborando esse entendimento, a Agência Nacional de Transportes Terrestres veio a regulamentar a Lei com a Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, em que se prevê, no art. 54, a liberdade de preços. E não poderia ser diferente, já que a autorização é concedida sem exclusividade e em regime de competição.

No transporte aéreo, dado o modelo de negócio das empresas, não nos parece razoável que o prazo para venda do bilhete não utilizado seja de apenas dois dias. Além do mais, da mesma forma como ocorre com os ônibus, o regime vigente é o de liberdade de preços (art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005), o que impede o financiamento por meio do aumento de tarifas.

Desse modo, como não é possível financiar a gratuidade pelo aumento de tarifas, de acordo com a Constituição Federal, o novo benefício proposto só poderia ser efetivado caso a União arcasse com o custo dos bilhetes, seja com recursos orçamentários, seja com a majoração de contribuições sociais.

A bem da verdade, a situação do próprio transporte rodoviário convencional deveria ter sido equacionada já desde 2014, quando ocorreu a edição da mencionada Lei nº 12.996. Entendemos, contudo, que esse não é o escopo do projeto da Senadora Mara Gabrilli, de modo que sugerimos a apresentação de Projeto de Lei específico, nos termos do art. 133, inciso V, alínea *b* do Regimento Interno do Senado Federal, que permite tal conclusão ao parecer aqui oferecido.

Quanto ao projeto ora em análise, cuja tramitação já se encontra mais adiantada, somos pela aprovação, considerando tanto as restrições impostas pela Constituição, quanto a necessidade de evitar retrocessos sociais. É o que buscamos, na emenda substitutiva que apresentamos a seguir, na qual também corrigimos algumas pequenas falhas de técnica legislativa.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.252, de 2019, na forma do substitutivo abaixo, e pela **APRESENTAÇÃO DE PROJETO DE LEI** cujo texto se encontra em anexo a este Relatório.

SF/19448.36410-91



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº (Substitutivo)

SF/19448.36410-91

Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para dispor sobre a reserva de vagas gratuitas no transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, para pessoas com deficiência de baixa renda.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 46-A:

“Art. 46-A. Os veículos de transporte coletivo de qualquer outro modo deverão reservar assentos gratuitos para pessoas com deficiência de baixa renda, nos termos do regulamento.

§ 1º No transporte rodoviário, ficam reservados dois assentos por veículo.

§ 2º No transporte aéreo, ficam reservados dois assentos por dia e por empresa, em classe econômica, em trechos nacionais em que não houver outro modo de transporte disponível, e que sejam operados com aeronaves de mais de sessenta assentos.

§ 3º No transporte ferroviário e aquaviário, ficam reservados dois assentos por dia e por linha, no veículo de maior capacidade operacional.

§ 4º As vagas que não vierem a ser solicitadas poderão ser revendidas pelas empresas aos demais usuários:

I – setenta e duas horas antes da partida, no transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

II - noventa dias antes da partida, no transporte aéreo.

§ 5º A União indicará as fontes de receitas para o exercício do direito à gratuidade:

I - em viagens em ônibus convencionais, executivos, semileito e leito;



SENADO FEDERAL

II - em voos que não se enquadrem na hipótese do § 2º;

III - em viagens de trens e embarcações não abrangidas pela hipótese do § 3º.

§ 6º As concessionárias, as permissionárias e as autorizatárias do transporte coletivo interestadual não são obrigadas a transportar gratuidades fora das condições estipuladas nos §§ 1º a 3º, se não houver o pagamento da viagem, ainda que por instrumento compensatório hábil, pela União, até vinte e quatro horas antes da partida do veículo ou aeronave.”

Art. 2º Revoga-se a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias da data de sua publicação oficial.

Sala das Comissões, 02 de dezembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO

SF/19448.36410-91