

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 64, de 2011, do Deputado Enio Bacci (Projeto de Lei nº 1.009, de 1999, na Casa de origem), que *autoriza a entrada de pessoas ostomizadas pela porta dianteira dos veículos de transporte público e dá outras providências*.

RELATOR: Senador **PAULO DAVIM**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), para decisão em caráter terminativo, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 64, de 2011 (Projeto de Lei nº 1.009, de 1999, na Casa de origem), de autoria do Deputado Enio Bacci. A proposição visa a facilitar a utilização do transporte público coletivo pelas pessoas ostomizadas.

Nesse sentido, concede aos ostomizados autorização para efetuarem o embarque e o desembarque pela porta dianteira dos veículos, mediante a apresentação de carteira de identificação, a ser expedida por associação competente. A carteira conterà, entre outros dados, o nome e a fotografia do portador.

Prevê, ainda, que as pessoas beneficiadas pela medida efetuarão o pagamento da tarifa diretamente ao condutor – mediante vale-transporte ou em espécie – e ficarão dispensadas de passar por catraca mecânica no interior do veículo de transporte coletivo.

Define como ostomizada toda pessoa que, em decorrência de procedimento cirúrgico, “está obrigada ao uso de bolsa coletora de fezes e/ou urina”.

Por fim, estabelece que a lei proposta entre em vigor noventa dias após a sua publicação.

Ao justificar a medida, o autor do projeto menciona o constrangimento experimentado pelas pessoas ostomizadas no uso do transporte coletivo, diante do risco de rompimento das bolsas de coleta que são obrigados a portar, agravado por circunstâncias como a passagem pela catraca e a realização de deslocamento no interior de veículo com grande número de passageiros em pé.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi apreciada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), e aprovada na forma de substitutivo.

No Senado Federal, o PLC nº 64, de 2011, recebeu aprovação da Comissão de Assuntos Sociais (CAS), com três emendas de autoria do relator. A Emenda nº 1 – CAS corrige divergência existente entre a ementa – cujo texto se refere apenas a “entrada” – e o art. 1º – que menciona “entrada e saída”. As Emendas nºs 2 e 3 – CAS promovem ajustes na terminologia empregada, mediante a substituição de termos como “entrada e saída” (art. 1º) e “entrar” (art. 3º) por “embarque e desembarque” e “embarcar”, respectivamente.

II – ANÁLISE

A matéria de que se ocupa o PLC nº 64, de 2011, insere-se no campo temático das atribuições da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), descritas no art. 102-E do Regimento Interno do Senado Federal. Tratando-se de deliberação terminativa, deve a CDH examinar também a constitucionalidade e a juridicidade da proposição, além da técnica legislativa empregada.

A iniciativa decorre de justa preocupação com um grupo social vulnerável, constituído de pessoas que, em razão de suas limitações, equiparam-se àquelas “com deficiência”.

Em essência, o projeto tem por objetivo eliminar constrangimentos associados ao risco de rompimento da bolsa coletora de uso obrigatório pelos ostomizados. Entre as circunstâncias que potencializam o risco de acidentes dessa natureza, a utilização de serviço de transporte coletivo é, sem dúvida, uma das mais críticas, especificamente o realizado por meio de ônibus urbanos, nos

quais o usuário é obrigado a percorrer o interior de veículos muitas vezes superlotados – desde a porta de embarque até a de desembarque –, além de espremer-se contra os braços das catracas utilizadas para controle do pagamento da passagem.

Ao pretender enfrentar essas situações-problema, com vistas a garantir aos ostomizados condições de mobilidade com segurança e tranquilidade, o projeto faculta a esse grupo social: i) embarcar e desembarcar pela porta dianteira dos veículos; e ii) efetuar o pagamento da tarifa diretamente ao motorista. O primeiro resultaria na eliminação da necessidade de as pessoas ostomizadas circularem pelo interior do veículo, enquanto o segundo as dispensaria da penosa passagem pela catraca. Nisso reside o mérito da iniciativa.

Nos termos do art. 23, inciso II, da Constituição Federal, cuidar da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência constitui competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Analogamente, a Constituição atribui à União, aos Estados e ao Distrito Federal competência para legislar concorrentemente sobre a proteção e a integração social das pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 24, inciso XIV.

Em síntese, o PLC nº 64, de 2011, é meritório e não apresenta vícios de inconstitucionalidade ou de injuridicidade. Tampouco invade o campo da reserva de iniciativa privativa do Presidente da República, descrito no art. 61 da Constituição Federal. Não obstante essa avaliação, favorável ao projeto, devo registrar a existência de alguns inconvenientes na formulação do projeto, que passo a descrever.

Em primeiro lugar, verifico que, após a apresentação do projeto original pelo Deputado Enio Bacci em 1999, foram editadas duas leis – ambas voltadas para as pessoas com deficiência – com as quais a matéria guarda estreita correlação. Trata-se da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que “dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica”, e da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que “estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Assim, tratando-se de prerrogativas a serem concedidas às pessoas ostomizadas, de forma a lhes garantir condições de uso pleno e seguro das facilidades de transporte público, não vejo razão para que a matéria gere norma autônoma, quando duas leis – apoiadas em farta regulamentação, consubstanciada no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 – disciplinam

o assunto atualmente. Do ponto de vista da técnica legislativa, portanto, mais adequado seria inseri-la na lei com a qual mantenha maior pertinência. É o que se depreende do inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração e a redação das leis:

IV – o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.

Em segundo lugar, a matéria contém detalhes e pormenores operacionais, minudências que não se coadunam com a natureza das normas usualmente contidas nos textos legais. Mais adequado, neste caso, seria remeter tais elementos para o âmbito da regulamentação, providenciada administrativamente, mantendo-se no texto legal apenas a essência da proposição.

De fato, quando se tem em mente a diversidade de situações e procedimentos empregados na operação dos serviços de transporte público coletivo urbano, o mais prudente é transferir para o regulamento da lei o detalhamento da aplicação da medida na prática. Assim, dispositivos como os arts. 2º e 3º do PLC nº 64, de 2011 – que tratam, respectivamente, da forma de identificação do ostomizado para efeito de ter o embarque e o desembarque autorizados nas condições previstas pelo projeto; e da forma como será efetuado o pagamento da tarifa (em dinheiro, no valor exato da passagem, ou em vale-transporte) –, deveriam ser simplesmente suprimidos.

Em terceiro lugar, a matéria carece de generalidade e abstração, atributos indispensáveis nas leis. O projeto restringe rigorosamente o público alcançado pela medida aos ostomizados. É possível que, por analogia, pessoas com outros tipos de deficiência considerem-se igualmente habilitadas aos benefícios que se pretende instituir. Da mesma forma, a lei proposta parece se ater ao transporte coletivo rodoviário urbano ou com características urbanas. É o que sugerem as situações-problema visadas pelo projeto, típicas dos ônibus urbanos, a saber: i) embarque e desembarque realizados através de portas diferentes, obrigando o passageiro a se deslocar no interior do veículo; e ii) a presença de dispositivo físico de bloqueio instalado no interior do veículo para controle do pagamento da passagem. Entretanto, sabe-se que, na realidade, problema análogo ao que a proposição pretende resolver pode ocorrer em outros segmentos do transporte público.

Com efeito, embora o transporte rodoviário seja a alternativa predominante nas cidades brasileiras – o que lhe confere lugar de destaque na

mobilidade urbana –, caberia indagar se o ostomizado não enfrentaria problemas semelhantes em barcas, metrô e trens metropolitanos, por exemplo. Da mesma forma que os ônibus, há outros serviços que também apresentam problemas de superlotação, assim como também adotam linhas de bloqueios (catracas) para o controle de pagamento da passagem – ainda que, nesses casos, os equipamentos de bloqueio se situem no interior das estações e sejam, em geral, mais sofisticados (eletrônicos e “inteligentes”) do que os modelos embarcados ainda encontrados em boa parte da frota de ônibus urbanos em circulação no País.

Por fim, julgo que as emendas aprovadas pela Comissão de Assuntos Sociais, embora aperfeiçoem o projeto original, não são capazes de resolver as impropriedades apontadas neste relatório. Tal como exposto, o projeto carece de ajustes mais profundos, destinados a, de um lado, promover a sua vinculação à lei preexistente sobre matéria afim, e, por outro, a escoimá-lo de detalhes e particularidades incompatíveis com o espírito das leis.

Assim, reconhecidos o mérito, a constitucionalidade e a juridicidade da proposição, apresento emenda substitutiva que busca sanar as falhas identificadas.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 64, de 2011, na forma do seguinte substitutivo, ficando prejudicadas as Emendas nºs 1, 2 e 3 – CAS, adotadas pela Comissão de Assuntos Sociais:

EMENDA Nº 1– CDH (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 64, DE 2011

Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências, para instituir medidas destinadas a facilitar o uso dos serviços de transporte coletivo pelas pessoas ostomizadas ou com limitações semelhantes.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O Capítulo VI da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a denominação alterada para “DA ACESSIBILIDADE AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO” e acrescido do seguinte art. 16-A:

“CAPÍTULO VI

DA ACESSIBILIDADE AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
COLETIVO

.....
“**Art. 16-A.** Às pessoas ostomizadas serão garantidas as seguintes facilidades no uso dos serviços de transporte coletivo:

I – dispensa de passagem por catracas ou equipamentos de bloqueio similares destinados ao controle do pagamento da tarifa pelos passageiros em terminais, estações e pontos de parada ou no interior dos veículos de transporte coletivo;

II – autorização para efetuar o embarque e o desembarque pela porta dianteira, quando se tratar de serviço operado com veículo rodoviário dotado de mais de uma porta.

Parágrafo único. Equiparam-se aos ostomizados, para efeito do disposto neste artigo, as pessoas com restrições ou limitações físicas semelhantes, na forma do regulamento.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 23 de outubro de 2013.

Senadora Ana Rita, Presidenta

Senador Paulo Davim, Relator

