



PROCESSO N.º: 2019000190

INTERESSADO: Governadoria do Estado

ASSUNTO: Veta integralmente o Autógrafo de lei nº 490, de 18 de dezembro de 2018

VOTO EM SEPARADO

Trata-se de processo que contém o Ofício n. 45, de 22 de janeiro de 2019, proveniente da Governadoria do Estado, por meio do qual o Governado comunica a esta Assembleia o veto integral ao Autógrafo de lei n. 490, de 18 de dezembro de 2018, que "Institui a obrigatoriedade de disponibilização de acessibilidade por cartão eletrônico no transporte público de passageiros metropolitano e intermunicipal no Estado de Goiás e dá outras providências".

Verifica-se que os prazos previstos no art. 23, § 1º, da Constituição Estadual foram devidamente observados, sendo assim, o veto e suas razões foram tempestivamente processados.

De acordo com a justificativa, a proposição do autógrafo de lei institui a obrigatoriedade de implementação do cartão eletrônico para acesso de pessoas com deficiência ao serviço público estadual de transporte coletivo. Esse cartão eletrônico servirá para acionar o mecanismo de acessibilidade ao respectivo meio de transporte, permitindo a entrada de seu portador sem a necessidade de auxílio, e será obtido, quando necessário, junto ao prestador do serviço público estadual de transporte coletivo.

Estabelece ainda que os prestadores de serviço público estadual de transporte coletivo terão o prazo de 5 (cinco) anos para implementar o sistema de - acesso de pessoas com deficiência por meio do cartão eletrônico.



Finalmente, o autógrafo de lei assegura que os veículos de transporte coletivo terrestre devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, especialmente por meio de piso rebaixado, consistente em mecanismo no qual o piso interno pode ser rebaixado em alguma seção do salão de passageiros, seja na dianteira, na parte central, na traseira ou ainda, em sua totalidade.

Consta do processo que o veto foi oposto ao autógrafo em análise em virtude das razões abaixo discriminadas:

Razões – Conforme mencionado no presente ofício, a Procuradoria-Geral do Estado manifestou-se desfavorável ao acolhimento do autógrafo de lei em tela, conforme Despacho n. 39/2019 SEI-GAB, inserto nos autos 201900013000038, em trâmite na Casa Civil.

A justificativa do veto destacou-se que a proposição viola o ordenamento constitucional vigente ao propor regramento a respeito de transporte público metropolitano, porquanto se trata de matéria submetida à competência do CODEMETRO, consoante determinações constitucionais e legais.

Essa é a síntese do veto em pauta.

Em tramitação perante esta comissão, foi apresentado relatório pelo ilustre Deputado Virmondes Cruvinel pela manutenção do veto, motivo pelo qual solicitei vistas dos autos,

Entendemos que o veto deve ser rejeitado.

Numa análise mais acurada e menos loquaz, respeitosamente podemos constatar a constitucionalidade da matéria por uma linha de entendimento oblíqua a do ilustre relator.

Constata-se que o autógrafo em pauta versa sobre matéria pertinente à proteção e integração social das pessoas com deficiência, a



qual se insere no âmbito da competência legislativa concorrente da União e dos Estados membros, conforme art. 24, XIV, da Constituição da República, cabendo, portanto, à União estabelecer normas gerais e aos Estados suplementar a legislação federal (CF, art. 24, §§ 1º e 2º).

Sobre o tema, recentemente foi editada a Lei federal n. 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Esta Lei tem como base a referida Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo no 186, de 9 de julho de 2008.

Com efeito, este diploma normativo federal inaugurou um novo marco nos direitos da pessoa com deficiência, estabelecendo parâmetros de igualdade e não discriminação, bem como atendimento prioritário. Elencou, ainda, os direitos fundamentais, dentre eles o direito à vida, à habilitação e reabilitação, à saúde, à educação, à moradia, ao trabalho, à assistência social, à previdência social, à cultura, esporte, turismo e lazer, ao transporte e à mobilidade.

Contempla, também, a obrigatoriedade de que os veículos de transporte coletivo sejam acessíveis:

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

§ 1º Os veículos e as estruturas de que trata o caput deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.



§ 2º São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.

§ 3º Para colocação do símbolo interacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

A par disso, a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estabeleceu as normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Por sua vez, o Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei federal acima, estabeleceu que o governo estadual é responsável pelo transporte coletivo metropolitano e intermunicipal:

Art. 33. As instâncias públicas responsáveis pela concessão e permissão dos serviços de transporte coletivo são:

I - governo municipal, responsável pelo transporte coletivo municipal;

II - governo estadual, responsável pelo transporte coletivo metropolitano e intermunicipal;

III- governo do Distrito Federal, responsável pelo transporte coletivo do Distrito Federal; e

IV - governo federal, responsável pelo transporte coletivo interestadual e internacional.



Também, o Supremo Tribunal Federal, no bojo da ADI 903 já manifestou entendimento de que lei estadual pode tratar sobre normas de acessibilidade para o transporte coletivo:

EMENTA Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 10.820/92 do Estado de Minas Gerais, que dispõe sobre adaptação dos veículos de transporte coletivo com a finalidade de assegurar seu acesso por pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção. Competência legislativa concorrente (art. 24., XIV, CF). Atendimento à determinação constitucional prevista nos arts. 227, § 2º, e 244 da Lei Fundamental. Improcedência. 1. A ordem constitucional brasileira, inaugurada em 1988, trouxe desde seus escritos originais a preocupação com a proteção das pessoas portadoras de necessidades especiais, construindo políticas e diretrizes de inserção nas diversas áreas sociais e econômicas da comunidade (trabalho privado, serviço público, previdência e assistência social). Estabeleceu, assim, nos arts. 227, § 2º, e 244, a necessidade de se conferir amplo acesso e plena capacidade de locomoção às pessoas com deficiência, no que concerne tanto aos logradouros públicos, quanto aos veículos de transporte coletivo, determinando ao legislador ordinário a edição de diplomas que estabeleçam as formas de construção e modificação desses espaços e desses meios de transporte. 2. Na mesma linha afirmativa, há poucos anos, incorporou-se ao ordenamento constitucional a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, primeiro tratado internacional aprovado pelo rito legislativo previsto no art. 5º, § 3º, da Constituição Federal, o qual foi internalizado por meio do Decreto Presidencial nº 6.949/2009. O art. 9º da convenção veio justamente reforçar o arcabouço de proteção do direito de acessibilidade das pessoas com deficiência. 3. Muito embora a jurisprudência da Corte seja rígida em afirmar a amplitude do conceito de trânsito e transporte para fazer valer a competência privativa da União (art. 22, XI, CF), prevalece, no caso, a densidade do direito à acessibilidade física das pessoas com deficiência (art. 24, XIV, CF), em atendimento, inclusive, à determinação prevista nos arts. 227, § 2º, e 244 da Lei Fundamental, sem preterir a homogeneidade no tratamento legislativo a ser dispensado a esse tema. Nesse sentido, há que se enquadrar a situação legislativa no rol de competências



concorrentes dos entes federados. Como, à época da edição da legislação ora questionada, não havia lei geral nacional sobre o tema, a teor do § 3º do art. 24 da Constituição Federal, era deferido aos estados-membros o exercício da competência legislativa plena, podendo suprir o espaço normativo com suas legislações locais. 4. A preocupação manifesta no julgamento cautelar sobre a ausência de legislação federal protetiva hoje se encontra superada, na medida em que a União editou a Lei nº 10.098/2000, a qual dispõe sobre normas gerais e critérios básicos de promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência. Por essa razão, diante da superveniência da lei federal, a legislação mineira, embora constitucional, perde a força normativa, na atualidade, naquilo que contrastar com a legislação geral de regência do tema (art. 24, S 4º, CF/88). 5. Ação direta que se julga improcedente. (ADI 903, Relator(a): Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, julgado em 22/05/2013.

Assim, o ordenamento jurídico brasileiro comporta a edição de lei estadual sobre o tema.

Pelo exposto de forma breve, porém magniloqua, com a devida **vênia** para o belíssimo estudo apresentado pelo relator, tendo em vista o objetivo primordial contido no autógrafo que é proteger pessoas portadoras de necessidades especiais, entendemos que o veto deva ser rejeitado pelos demais pares deste poder.

Isto posto, somos pela **REJEIÇÃO DO VETO**. É o voto em separado, para o qual peço destaque.

SALA DAS SESSÕES, em 19 de março de 2019.

KARLOS CABRAL

DEPUTADO ESTADUAL – PDT