

PARECER TÉCNICO CMSO N.º 01/2021

Referência: Benefícios de mobilidade urbana a pessoas com visão monocular

Questão a ser respondida: Com a publicação de lei federal que tipifica a visão monocular como deficiência, as pessoas com visão monocular têm direito automático aos benefícios já concedidos às pessoas com deficiência?

1 Da aplicabilidade da Lei Federal n.º 14.126 de 22 de março de 2021 e sua regulamentação pelo Decreto Federal n.º 10.654, de 22 de março de 2021

Com a sanção da Lei n.º 14.126/2021, a visão monocular passou a ser legalmente classificada como deficiência sensorial, do tipo visual: “Fica a visão monocular classificada como deficiência sensorial, do tipo visual, para todos os efeitos legais” (caput do art.1º).

O parágrafo único da Lei 14.126/2021, por sua vez, estabelece que “O previsto no §2º do art.2º da Lei n.º 13.146 [...] aplica-se à visão monocular, conforme o disposto no caput deste artigo”. Essa vinculação à Lei n.º 13.146/2021, conhecida como Lei Brasileira de Inclusão (LBI), determina que “O Poder Executivo criará instrumentos para avaliação da deficiência” (§2º do art.2º da LBI). Reafirma-se, assim, a necessidade de avaliação da visão monocular, agora incluída no rol das deficiências tipificadas pela legislação brasileira.

O Decreto n.º 10.654/2021, ao regulamentar a Lei n.º 14.126/2021, “dispõe sobre a avaliação biopsicossocial da visão monocular para fins de reconhecimento da condição de pessoa com deficiência” (art.1º). Ao assim fazer, fica claro que a visão monocular é, sim, uma deficiência, mas a pessoa com visão monocular não é considerada, automaticamente, uma pessoa com deficiência. Ela será avaliada “para fins de reconhecimento da condição de pessoa com deficiência (art.2º)”. Essa avaliação se dará “na forma prevista nos §1º e §2º do art.2º da Lei n.º 13.146” (art.2º). Essa forma, segundo a LBI, é uma avaliação “biopsicossocial, realizada por equipe multiprofissional e interdisciplinar” (§1º do art.2º da LBI).

Convém aqui destacar uma definição central da LBI:

Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas” (art.2º).

Significa dizer que tipificar alguém como “pessoa com deficiência” é algo mais complexo que, simplesmente, diagnosticar a condição física de uma deficiência em uma pessoa. Por isto é necessário, caso a caso, sempre que necessário, proceder-se a uma avaliação biopsicossocial. É nosso entendimento que, doravante, toda pessoa com visão monocular, para ser considerada pessoa com deficiência e, por conseguinte, detentora de direitos concedidos às pessoas com deficiência, deve ser avaliada biopsicossocialmente considerando: “I - os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo; II - os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais; III - a limitação no desempenho de atividades; e IV - a restrição de participação” (incisos do §1º do art.2º da LBI).

2 Sobre a concessão do benefício da gratuidade no sistema de transporte público coletivo de Belo Horizonte a pessoas com visão monocular

As bases da atual concessão da gratuidade no transporte público coletivo da Região metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) remontam à década de 1980.

A concessão desse benefício no sistema gerenciado pela BHTrans e, por extensão, no sistema de transporte sobre trilhos gerenciado pela Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte (STU-BH/CBTU), está atualmente regulamentada pela Portaria conjunta SMSA/BHTRANS n.º 001, de 27/12/2019, ajustada pontualmente pela Portaria conjunta SMSA/BHTRANS n.º 001, de 18/03/2021. Destaque-se que, por força dos convênios estabelecidos com quase todos os municípios da RMBH, essa regulamentação municipal tem alcance metropolitano.

É com base nessas duas portarias, complementadas pela Instrução Normativa (IN) conjunta SMSA/BHTRANS n.º 043/2021, de 29/03/2021, com procedimentos para captação, análise e resposta às solicitações dos cidadãos que concluímos: qualquer pessoa (inclusive as com visão monocular) que seja beneficiária do BPC como pessoa com deficiência já tem direito ao benefício da gratuidade no sistema de transporte público coletivo de Belo Horizonte. É o que está estabelecido na Portaria conjunta SMSA/BHTRANS n.º 001/2019:

Art. 8º - Observados os critérios de concessão e as demais disposições estabelecidas nesta Portaria, a obtenção do benefício da gratuidade estará condicionada à comprovação da condição de deficiência: [...]

c) histórico do benefício ou o Demonstrativo de Crédito do Benefício de Prestação Continuada da Assistência Social (BPC), previsto no art. 203, inciso V, da Constituição Federal, e regulamentado pela Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993 (Lei Orgânica da Assistência Social - LOAS), em seu Capítulo IV, Seção I, cujo benefício, de caráter assistencial, não contributivo, for destinado à pessoa com deficiência.

Podemos concluir que a regulamentação em vigor da gratuidade no sistema de transporte público coletivo de Belo Horizonte já determina conceder o benefício da gratuidade no transporte público coletivo de Belo Horizonte à pessoa com visão monocular considerada pessoa com deficiência pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e recebedora do BPC, bastando que apresente a comprovação prevista. Entretanto, para que não parem dúvidas e não se abra a possibilidade de violação de direitos, importante se faz a atualização da regulamentação conjunta SMSA/BHTRANS. Afinal, na regulamentação em vigor não há menção explícita à visão monocular. Isto é explicável por ser a sanção da Lei 14.126/2021 posterior à da Portaria conjunta SMSA/BHTRANS n.º 001, de 27/12/2019.

Para as pessoas com visão monocular que não são beneficiárias do BPC, a rigor da legislação federal aqui citada, é necessário que se comprove previamente a condição de pessoa com deficiência por meio da avaliação biopsicossocial de que trata a LBI para, se for o caso, conceder-se o benefício da gratuidade no sistema de transporte público coletivo de Belo Horizonte. Há que se estabelecer, portanto, como se dará essa avaliação.

3 Sobre a emissão da credencial de estacionamento reservado para pessoa com visão monocular

A concessão desse benefício às pessoas com deficiência foi instituída no Brasil pela Lei Federal n.º 10.098, de 19/12/2000, regulamentada pelo Decreto n.º 5.296, de 02/12/2004. Belo Horizonte antecipa-se à regulamentação federal criando, por meio da Portaria BHTRANS DPR n.º 064 de 29/08/2002, uma “Comissão Interna incumbida de propor a regulamentação da utilização de vagas reservadas nas vias e espaços públicos de Belo Horizonte para veículos dirigidos ou que transportam pessoas com mobilidade reduzida” (art.1º).

A Resolução CONTRAN n.º 304, de 18/12/2008, estabelece o padrão para emissão das credenciais de estacionamento para pessoas com deficiência “com dificuldade de locomoção” (art.1º). A partir desse momento cessa-se em Belo Horizonte e em todo o país a emissão de modelos locais de credenciais de estacionamento, que passam a ter um padrão único válido nacionalmente. Em Belo Horizonte elas permanecem sendo emitidas pela BHTrans.

Em 2015, a LBI estabelece parâmetros legais para reserva de vagas de estacionamento “devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados” (art.47). Além de ampliar o público beneficiário, a LBI também amplia o alcance do benefício, alterando a definição de via contida no parágrafo único do art.2º do Código de Trânsito Brasileiro: “Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo” (art. 109)

Em Belo Horizonte, seguindo o que dispõe o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), está atualmente regulamentada a emissão das credenciais de estacionamento para pessoas com deficiência por meio da Portaria BHTRANS DPR nº 137, de 30/12/2011.

Por simplificação, podemos aqui fazer um espelhamento parcial das condições necessárias para concessão da gratuidade no transporte coletivo, agregando, tão somente a necessidade adicional, imposta pela legislação federal vigente, da comprovação do “comprometimento de mobilidade”. Assim, as condições para emissão credencial de estacionamento reservado para pessoa com deficiência com visão monocular são:

- que o requerente seja pessoa com deficiência nos termos da Lei, atendendo às condições descritas no item 2 da presente nota técnico-jurídica (lembrando que ao requerente beneficiário do BPC como pessoa com deficiência basta apresentar a documentação comprobatória de sua condição);
- que o requerente tenha, comprovadamente, “comprometimento de mobilidade” (atualmente avaliada em perícia médica).

Nesse sentido, concluímos que a Portaria BHTRANS DPR n.º 137/2011 de 30/12/2011 precisa ser apenas atualizada, pois a visão monocular está expressamente vetada no §2º do seu artigo 14. Vale lembrar que essa vedação é anterior à sanção da Lei 14.126/2021.

4 Considerações finais e recomendações

Avaliamos que as pessoas com visão monocular consideradas pessoas com deficiência após uma avaliação biopsicossocial têm direito, nos mesmos termos e sob as mesmas condições, a todos os benefícios legalmente conferidos aos demais cidadãos com deficiência. Por isto, anteriormente propusemos a atualização da regulamentação municipal vigente.

Vale destacar que uma das portarias que aqui se propõe atualizar é conjunta da BHTrans com a Secretaria Municipal de Saúde (SMSA) e que ambas as portarias precisam ser previamente submetidas ao Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH) antes de suas assinaturas. Vale lembrar que, uma vez alteradas as portarias, as instruções normativas correlatas devem ser ajustadas, no que couber.

Por tudo que aqui se apresentou, nossa conclusão é que a legislação federal ampliou direitos às pessoas com visão monocular que não podem ser violados. Em Belo Horizonte eles não estão sendo amplamente garantidos, no estrito cumprimento da legislação federal vigente, por ainda não estarem explicitamente acolhidos por norma regulamentar da BHTrans. O que aqui se recomenda é que, com base nos pressupostos deste Parecer Técnico, sejam iniciados os procedimentos de elaboração de minutas e de consulta aos parceiros diretamente envolvidos no processo, a saber: a SMSA e o CMDPD-BH. Isto culminará, certamente, em ajustes nas duas portarias de regulamentação aqui citadas: a Portaria conjunta SMSA/BHTRANS n.º 001/2019 (transporte coletivo) e a Portaria BHTRANS DPR n.º 137/2011 (estacionamento). Aliás, é importante destacar que a portaria de estacionamento precisa de ampla atualização para também acolher, por exemplo, pessoas com síndrome de Down e com Transtorno do Espectro do Autismo.

Recomenda-se, ainda, que a Supervisão de Benefícios da Gerência de Atendimento ao Usuário da Diretoria de Transportes (DTP) da BHTrans seja instruída a atender, imediatamente, todas as pessoas receptoras do BPC que são pessoas com deficiência. Assim fazendo, elas poderão desfrutar, sem demora, dos benefícios a que têm direito tanto

no transporte coletivo quanto nos estacionamentos (nesse caso, se tiverem comprometimento comprovado de mobilidade). Com a adoção dessa medida de caráter administrativo, garantem-se direitos de forma célere enquanto os procedimentos burocráticos correm a seu tempo.

Por fim, como estamos diante de matéria para a qual poderá haver outras interpretações, propõe-se que este Parecer Técnico seja imediatamente submetido à avaliação da Assessoria Jurídica (AJU) para que as recomendações aqui apresentadas sejam formalmente acatadas, ajustadas ou ignoradas. Certamente já há cidadãos pleiteando os direitos aqui tratados.

Estas são as minhas considerações a respeito do assunto tratado, que apresento à minha chefia imediata por força de minhas atribuições como integrante da Coordenadoria de Mobilização Social (CMSO).

Belo Horizonte, 15 de junho de 2021

Marcos Fontoura de Oliveira
Analista de Transportes e Trânsito – BT00164 / CREA n.º 57064D MG