



# CÂMARA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA

ESTADO DE SÃO PAULO

PARECER CJR Nº 157/2018 fls. 1/6

## COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

### PARECER Nº 157/2018

#### Projeto de Lei nº 97/2018

Institui a "Parada Segura" para mulheres usuárias do transporte coletivo urbano, no horário das 20h às 6h, no Município de Hortolândia e dá outras providências.

Autor: Vereador Luiz Carlos Meira da Silva

Relator: Vereador

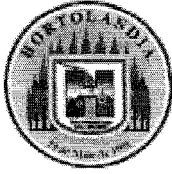
#### I – RELATÓRIO

Segue para análise da Comissão de Justiça e Redação o Projeto de Lei nº 97/2018, de autoria do Nobre Vereador Luiz Carlos Meira da Silva, que institui a "Parada Segura" para mulheres usuárias do transporte coletivo urbano, no horário das 20h às 6h, no Município de Hortolândia e dá outras providências.

Justifica o Nobre Autor que a propositura visa contribuir com a segurança das mulheres, que no deslocamento para suas casas ou para o trabalho, precisam desembarcar em paradas muitas vezes distantes dos seus destinos, sendo que a opção da "Parada Segura" pode minimizar esta distância e proteger a mulher de situações de violência a que ela possa vir estar exposta.

Seguidamente nos deparamos com notícias de mulheres que sofrem atos de violência quando abordadas por meliantes, à noite. Segundo os dados do Instituto Maria da Penha, a cada 7,2 segundos uma mulher é vítima de violência física no Brasil.

"Em 2015, o Datafolha revelou que é no transporte público que as mulheres estão mais vulneráveis a assédios e abusos sexuais: 35% das entrevistadas disseram ter sido vítimas em ônibus ou trens, superando a rua, a balada, o trabalho e a escola ou a faculdade. Nos coletivos, 22% disseram ter sofrido abuso físico, 8% verbal e 4% ambos."



# CÂMARA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA

ESTADO DE SÃO PAULO

PARECER CJR Nº 157/2018 fls. 2/6

Neste sentido, no intuito de reforçar a prevenção contra a violência, a “Parada Segura” pode garantir à mulher o direito de solicitar o desembarque do coletivo em qualquer ponto do itinerário, no período noturno, dentro do horário estabelecido por lei.

Além do mais, esta prática já é adotada em várias cidades brasileiras, onde os entes públicos igualmente propuseram esta medida para proteção e combate à violência contra a mulher.

É o relatório

## II – VOTO

A propositura encerra preocupação específica com a segurança do gênero feminino, com a criação de parada segura, dispondo sobre critérios para embarque e desembarque de mulheres, em horário noturno no transporte coletivo.

Em seu primeiro comando, a propositura diz que fica instituído o incentivo à criação de parada segura, como medida de segurança para as mulheres que fazem uso do transporte coletivo no Município de Hortolândia. Nesse ponto merece observação, a dessintonia entre o comando estabelecido na ementa em criar a parada segura, ao passo que o dispositivo do artigo 1º estabelece comando de incentivo a criação de parada segurada, gerando uma incongruência redacional entre referidos dispositivos.

Ainda no mesmo dispositivo, em seu parágrafo único, vem estabelecer outro comando normativo, estabelecendo que a empresa concessionária do serviço de transporte coletivo urbano do Município de Hortolândia está dispensada de obedecer lugares de parada obrigatória ou preestabelecidas dos pontos de ônibus para embarque e desembarque de passageiros do sexo feminino, no período noturno após as 20:00 horas (vinte horas) até as 06:00 horas (seis horas da manhã).

Referido dispositivo vai de encontro com o disposto no § 3º do art. 10 da Lei Municipal nº 187, de 26 de maio de 1994, que estabelece que em seu



# CÂMARA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA

ESTADO DE SÃO PAULO

PARECER CJR Nº 157/2018 fls. 3/6

“caput” que “os horários, cuja fixação é privativa da Prefeitura Municipal, só entrarão em vigor após a sua publicação”, prescrevendo o §3º que “os ônibus de transporte coletivo farão suas paradas, após 22h00, onde for melhor para o usuário, isto dentro de seu itinerário normal.”

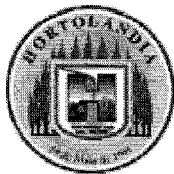
A norma em vigor, ao se utilizar do termo “onde for melhor para usuário,” dá tratamento isonômico para ambos gênero masculino e gênero feminino, já o termo “usuários” não é ambivalente.

Temos que registrar com preocupação a contradição estabelecida pelo dispositivo inserto no artigo 2º que as áreas de riscos a que o projeto (LEI) se refere serão estabelecidas pela empresa de ônibus, por meio de relatos feitos pelos próprios motoristas, com relação a informações colhidas, os locais que apresentem maior vulnerabilidade para as mulheres.

Ainda, na mesma linha, no parágrafo único deste mesmo artigo 2º, em outro comando normativo, desta feita, dirigido ao Poder Público Municipal, estabelece o dever de orientar a empresa concessionária de transporte coletivo na gestão de segurança dos usuários do sexo feminino, para que embarquem e desembarquem em locais mais seguros, desde que seja permitido estacionar e obedeça ao trajeto regular da linha.

Por fim, no seu artigo 3º estabelece outro comando normativo, desta feita, impondo a empresa responsável pelo transporte público coletivo o dever de orientar os motoristas para o embarque e desembarque seguro, o que estaria já estaria implícito na orientação prevista no parágrafo único do artigo anterior; e de fazer campanhas educativas e divulgar a presente lei, sendo que tal dispositivo implica custos não previstos no contrato; de fixar em local de fácil visibilidade, no espaço interno do veículo a presente lei.

Em artigo do eminente palestrante André Barbi, o primeiro passo a ser dado pelo elaborador da lei, de acordo com a legística material, é



# CÂMARA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA

ESTADO DE SÃO PAULO

PARECER CJR Nº 157/2018 fls. 4/6

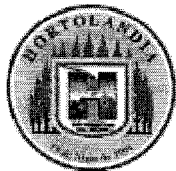
confirmar se um determinado fato, preliminarmente indicado como causa de legislar, realmente configura essa premissa.

Assunção Cristas, doutora e técnica com atuação no Gabinete de Política Legislativa do Ministério da Justiça do Governo Português, em Workshop realizado em Luanda, S. Tomé, em 2004, destacou que a confirmação da necessidade de uma lei é uma das suas “regras de ouro”. Explicou a conferencista que “um ato normativo só deve ser adotado se for absolutamente essencial para a aplicação de uma nova política, evitando, assim, o excesso de legislação que normalmente traz consigo repetições, contradições e incoerências.”

Sobre a verificação da necessidade de legislar, como premissa para a qualidade legislativa, Gilmar Mendes, em 2010, em artigo publicado na Revista Eletrônica de Reforma do Estado, ao escrever sobre questões fundamentais da técnica legislativa, explicou que a atividade legislativa, embora relevante e quase não encontre limite para a edição de normas, sujeita-se ao princípio da necessidade e, portanto, possui caráter subsidiário.

Fator preponderante para a defesa da manutenção da legislação pretérita, ainda em vigor, que prescreve que os ônibus de transporte coletivo farão suas paradas, após 22h00, onde for melhor para o usuário, isto dentro de seu itinerário normal, é a maior garantia de segurança ao usuário, presumindo-se a lei, que o usuário teria melhores sobre as condições de segurança do desembarque após as 22 horas.

Da legislação em vigor pode-se presumir mais adequada e em conformidade com o interesse do usuário do que o suposto conhecimento do motorista ou empresa, posto que o desembarque em um trecho mal iluminado ainda pode ser mais seguro do que um desembarque distante do destino do usuário.



# CÂMARA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA

ESTADO DE SÃO PAULO

PARECER CJR Nº 157/2018 fls. 5/6

Registra que a propositura, da forma que se encontra, retiraria a faculdade do usuário em escolher o local de desembarque, ficando este ao arbítrio do motorista ou da empresa concessionária, o que contrariaria o interesse público.

Por derradeiro, temos que a propositura, em que pese a grande preocupação do Autor e mesmo o interesse público que a matéria encerra, visto, o disposto no §3º do Art. 10 da Lei 187/1994, e da constatação, de que a medida de natureza legislativa é de iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo, em obediência ao inciso II do Art. 53 da Lei Orgânica do Município de Hortolândia.

Com efeito, devemos registrar a louvável preocupação do Autor em garantir segurança aos usuários do sexo feminino que deve ser abraçada pelas políticas públicas, a garantir referida proteção legal, aplicando a legislação existente, bem como, sugerindo ao Poder Executivo a implementação de medidas necessárias as garantias de segurança no transporte coletivo, a rigor do disposto no § 3º do Art. 10 da Lei nº 187/1994, o que por sí só dispensaria novas ações normativas.

Por fim registramos, que a matéria já foi objeto de apreciação por essa Comissão de Justiça e Redação na análise do Projeto de Lei nº 64/2016, de autoria do Nobre Vereador Gervásio Batista Pozza, que cria a parada segura dispendo sobre critérios para embarque e desembarque para mulheres em horário noturno no transporte coletivo no Município de Hortolândia.

Isto posto, entendendo que a propositura colide com norma existente, bem como está contaminada pelo vício da iniciativa a impor regras administrativas ao Poder Executivo, manifestamo-nos **CONTRARIAMENTE** à constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 97/2018, sugerindo seja encaminhada ao Chefe do Poder Executivo como de Minuta de Projeto de Lei,

É o RELATÓRIO.



# CÂMARA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA

ESTADO DE SÃO PAULO

PARECER CJR Nº 157/2018 fls. 6/6

Sala das Comissões, 2 de agosto de 2018

Cleuzer Marques de Lima  
Relator

Acompanham o voto do Relator os Vereadores:

Gervásio Batista Pozza  
Membro

Paulo Pereira Filho  
Membro