

## PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, da Senadora Zenaide Maia, que *altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

### I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, de autoria da Senadora Zenaide Maia, que altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais no transporte público para pessoas com deficiência e com obesidade mórbida.

O PL é composto por dois artigos. O art. 1º altera a Lei nº 10.048, de 2000, para determinar que as empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário ou aeroviário reservem 3% de assentos especiais para pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida, desde que o bilhete de passagem seja adquirido com antecedência de 48 horas do horário programado para a viagem.

O segundo e último dispositivo do PL determina a cláusula de vigência imediata da lei.

De acordo com a Senadora Zenaide Maia, os passageiros obesos ou os passageiros portadores de algum tipo de deficiência que exijam a ocupação de mais de um assento, sobretudo no setor aéreo, têm que adquirir dois bilhetes de passagem, sob pena de serem convidados a desembarcar caso



Assinado eletronicamente, por Sen. Astronauta Marcos Pontes

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8173876158>

não consigam ocupar apenas uma poltrona. Em função dessa política discriminatória e da inércia do Estado, que nada faz para evitar que o passageiro tenha que comprar dois assentos e pagar o dobro do preço da passagem, propõe-se a reserva de vagas para esses usuários não apenas no setor aéreo, mas nos demais serviços de transporte coletivo.

A matéria foi distribuída anteriormente à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) onde recebeu parecer favorável em ambas com emendas. Cabe agora a esta Comissão a decisão terminativa.

## II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre *transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes; e outros assuntos correlatos*.

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar, com exclusividade, sobre trânsito e transporte. Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do Projeto sob o aspecto formal, não se faz presente qualquer ofensa à Constituição, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo estabelecidos pela Lei Maior.

Do ponto de vista da juridicidade, o PL corretamente busca alterar o compêndio legal sobre o tema, em vez de produzir lei esparsa. Ademais, não se conflita com nenhuma outra legislação vigente.

No mérito, a proposta é de fundamental importância para oferecer dignidade, inclusão social, conforto, promoção do bem-estar dos passageiros e garantir o direito constitucional de ir e vir dessas pessoas. A iniciativa parlamentar que ora analisamos beneficia não apenas os passageiros diretamente afetados, mas toda a sociedade ao promover valores de igualdade e respeito.



Durante a tramitação na CDH, o PL foi aprovado com a Emenda nº 1 – CDH, que inclui o transporte metroferroviário no campo de ação da nova lei.

A CAE, ao analisar a matéria, também concluiu por sua aprovação, pelo acolhimento da Emenda nº 1 – CDH, nos termos da aprovação do substitutivo apresentado. Em apertada síntese, a CAE substitui no texto o termo “transporte público” por “transporte coletivo” e a “expressão obesidade mórbida” por “obesidade grau 3”, para, no caso dessa última, adotar o conceito referenciado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), de modo que a política pública atinja de maneira mais eficiente o público-alvo ao qual se destina.

Ademais, o substitutivo retira o percentual inicialmente fixado em 3% para a reserva de vagas e determina, acertadamente, que as normas infralegais regulem o assunto. Por fim, determina-se ainda que, na hipótese de comprovada impossibilidade de disponibilização de assentos especiais, as empresas deverão garantir aos passageiros assento contíguo, sem quaisquer custos adicionais.

Os atributos de generalidade e abstração são características essenciais das leis, que desempenham papéis cruciais no sistema jurídico, contribuindo para a eficácia, aplicabilidade e adaptação das normas legais às diferentes situações. Por isso, concordamos com as mudanças promovidas na CAE. Ao estabelecer a regra geral em lei e permitir a regulamentação da matéria pelas agências reguladoras pertinentes, o resultado final da política pública será alcançado de maneira mais eficaz.

Os transportes coletivos de passageiros possuem naturezas e realidades econômicas, técnicas e sociais distintas, e, portanto, devem ser analisados à luz das suas particularidades.

Tomando o exemplo do setor aéreo, sabemos que qualquer medida que obrigue as transportadoras a suportar custos em prol dos passageiros pode refletir no valor das tarifas praticadas e diminuir a atratividade e o interesse de novas companhias aéreas, comprometendo com isso a promoção da concorrência. Não seria adequado, portanto, estabelecer em lei percentual fixo de assentos especiais sem considerar as especificidades do setor.

Entendemos, no entanto, que o parágrafo único proposto para o artigo 3º-A pode ser suprimido sem prejudicar as linhas gerais do PL. Dadas as



sensíveis características do setor aéreo, cabe à ANAC determinar as eventuais obrigações das transportadoras para a concessão de assentos contíguos nas aeronaves.

Da forma como propomos, as agências reguladoras, incluída a Agência Nacional de Aviação Civil poderão promover os estudos necessários em função da frequência e da necessidade de ocupação de dois assentos por apenas um passageiro.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.804, de 2019, pelo acolhimento da Emenda nº 1 – CDH e pelo acolhimento parcial da Emenda nº 2 – CAE, nos termos do Substitutivo a seguir:

### **EMENDA Nº 3 – CI (SUBSTITUTIVO)**

### **PROJETO DE LEI N° 4.804, DE 2019**

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para garantir assentos especiais para pessoas com deficiência e com obesidade grau 3 no transporte coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“Art. 3º- A. As empresas que atuam no transporte coletivo de passageiros, nos modos rodoviário, hidroviário, ferroviário, metroferroviário ou aerooviário reservarão assentos especiais para



Assinado eletronicamente, por Sen. Astronauta Marcos Pontes

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8173876158>

pessoas com deficiência ou com obesidade grau 3, na forma e percentuais previstos em regulamento das agências reguladoras.”

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Assinado eletronicamente, por Sen. Astronauta Marcos Pontes

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8173876158>