

## **PARECER Nº       , DE 2016**

*Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 219, de 2015, que 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 obrigar as empresas aéreas a possuírem rampas de acesso ou mecanismos acessórios para auxiliar no embarque e desembarque de pessoas com deficiência.*

**RELATOR: Senador VALDIR RAUPP**

**RELATORIA “AD HOC”: Senador SÉRGIO PETECÃO**

### **I – RELATÓRIO**

Vem ao exame da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 219, de 2015, de autoria do Senador Romário, que altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para obrigar as empresas aéreas a possuírem rampas de acesso ou mecanismos acessórios para auxiliar no embarque e desembarque de pessoas com deficiência.

O PLS, em seu art. 1º, altera o art. 16 da Lei nº 10.098, de 2000, propondo-lhe o acréscimo de quatro parágrafos que tratam do atendimento dispensado por empresas aéreas aos clientes com deficiência ou mobilidade reduzida.

A proposta de redação ao § 1º do art. 16 da citada lei enuncia que as empresas aéreas devem estar dotadas de meios que permitam o embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. O § 2º, por sua vez, veda a limitação, pelas empresas aéreas, da quantidade de bilhetes aéreos vendidos a pessoas que se locomovam em cadeiras de rodas. Já o § 3º diz que pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida terão prioridade no embarque e desembarque dos aviões. Por fim, o § 4º estabelece multa de sete mil reais às empresas que não cumprirem o disposto nos três parágrafos supracitados.

O art. 2º do PLS, por fim, estabelece cláusula de vigência de cento e oitenta dias após a publicação da lei.

O autor observa que, embora a legislação brasileira assegure prioridade no atendimento às pessoas com deficiência, bem como promova acessibilidade a elas e às pessoas com mobilidade reduzida, é comum presenciar constrangimentos a que se submetem as pessoas com deficiência que se utilizam do transporte aéreo.

Tais constrangimentos exemplificam-se na limitação de venda de passagens aéreas a cadeirantes e na eventual necessidade de tais passageiros terem de ser carregados para chegar ao interior das aeronaves.

Portanto, a fim de dar cogência à lei, o PLS em análise propõe, ademais, sanção às companhias aéreas que descumprirem os comandos trazidos por tal proposição legislativa.

A matéria foi distribuída à CDH e, na sequência, seguirá à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo a esta a decisão terminativa.

Ademais, o Senador Hélio José, dentro do prazo regimental, nos termos da alínea *c* do inciso II do art. 122 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), apresentou a Emenda nº 1-T de caráter substitutivo.

Nessa emenda, o autor propõe que, ao art. 16 da Lei nº 10.098, de 2000, sejam adicionados seis parágrafos. O § 1º trata que o embarque e desembarque de passageiro com deficiência ou com mobilidade

reduzida deve se dar, preferencialmente, por ponte de embarque. O § 2º, na sequência, diz que os equipamentos de ascenso e descenso devem ser disponibilizados e operados por pessoal do aeroporto, e não da empresa aérea. Já o § 3º informa que não se pode impor limite, no voo, à quantidade de passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida. O § 4º, ainda, relata que o passageiro com deficiência, ou com mobilidade reduzida, deve ser embarcado com prioridade, devendo, contudo, em regra, no desembarque, aguardar que os demais passageiros o façam. O § 5º reforça que o descumprimento do art. 16 da lei submete o infrator às penalidades do art. 299 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica). Por fim, o § 6º dispõe que a autoridade de aviação civil deverá regulamentar o conteúdo do art. 16 da Lei nº 10.098, de 2000.

O autor da referida emenda observa que se deve dar prioridade ao embarque de pessoas com deficiência por meio de pontes de embarque, devendo, contudo, os equipamentos de ascenso e descenso serem oferecidos pelos operadores aeroportuários, em prol da viabilidade logística de armazenamento de tais equipamentos. Anota-se, ademais, que garantir o desembarque do passageiro com deficiência ou com mobilidade reduzida, apenas após o desembarque dos demais, é uma forma de lhe privar de constrangimentos. Por fim, o autor observa que a multa por descumprimento da lei deve se dar mediante a observação da Lei nº 7.565, de 1986.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos dos incisos III e VI do art. 102-E do RISF, compete à CDH opinar sobre garantia e promoção dos direitos humanos e proteção e integração social das pessoas com deficiência. A sugestão e sua emenda, portanto, não padecem de vícios de regimentalidade.

Tampouco há reparos a se fazer no que toca à constitucionalidade ou à legalidade da proposição e da emenda apresentada. Ambas, ressalve-se, são, no todo, consentâneas e consentes com o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, que define a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, e com o inciso XIV de seu art. 24, que dispõe sobre a competência concorrente da União para legislar sobre proteção e integração social das pessoas com deficiência.

Faz-se a ressalva, apenas, no que toca a possível inconstitucionalidade da redação proposta pela emenda ao § 6º do art. 16 da Lei nº 10.098, de 2000. Ao dispor que a lei será regulamentada por

autoridade de aviação civil – no caso em espécie, a Agência Nacional de Aviação Civil, entidade integrante da administração pública federal indireta –, poder-se-á interpretar que há desrespeito à independência entre os poderes da União prevista no art. 2º da Constituição Federal.

No que toca ao seu mérito, algumas observações devem ser feitas. Concordamos no mérito com o § 2º da emenda, em oposição ao § 1º da redação original da proposição. Mostra-se desarrazoada a demanda para que cada companhia aérea, em cada aeroporto, deva oferecer equipamento de ascenso e descenso a passageiros. Não só isso se mostra logisticamente difícil, como, ademais, implicaria enorme ônus financeiro às empresas, o qual certamente seria passado aos consumidores finais. Além disso, consideramos que o § 1º da emenda mostra-se desnecessário, pois enuncia algo já evidente. Deve-se lembrar que o uso da ponte de embarque, em oposição à conjunção de ônibus e escadas, depende, primeiramente, da existência de tais pontes nos aeroportos e, em segundo lugar, da disponibilidade de pontes ociosas por ocasião da aterrissagem do avião.

Outrossim, concordamos no mérito com o § 2º da proposição original e com o § 3º da emenda, pois, ao menos idealmente, não se pode impor limitação de bilhetes passíveis de aquisição às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Tratar-se-ia, em princípio, de discriminação desprovida de razoabilidade. Contudo, a se admitir que, em situação de emergência, o avião deva ser evacuado com máxima urgência, consideramos possível eventual medida de segurança que, em favor da evacuação ágil da aeronave, limite a quantidade máxima de passageiros com mobilidade reduzida. Dessa forma, deixaremos a cargo de medida regulamentadora, e apenas caso ela se faça necessária para preservar a segurança de todos a bordo, que tal limite seja aplicado.

Ainda, no que diz respeito à prioridade no embarque e desembarque, tal tema já é disciplinado no art. 48 do Estatuto da Pessoa com Deficiência – Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Dessa forma, basta que se faça menção à aplicabilidade de tal dispositivo também às pessoas com mobilidade reduzida.

Por fim, no que toca à aplicação de penalidades, concordamos com a referência ao art. 299 da Lei nº 7.565, de 1986, realizada pela emenda. Contudo, entendemos que, em tal artigo, nenhum de seus incisos traz com clareza situação que possa abrigar o descumprimento do art. 16 da Lei nº 10.098, de 2000. Assim, propomos alteração ao Código Brasileiro de Aeronáutica.

No mais, entendemos de bom alvitre tornar mais concisa a redação dos dispositivos, de forma a manter a proposição em concordância com a alínea *b* do inciso I do art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a redação das leis.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 219, de 2015, e de sua Emenda nº 1-T, na forma do seguinte substitutivo:

## **EMENDA Nº 2 – CDH (SUBSTITUTIVO)**

### **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 219, DE 2015**

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, e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida no transporte aéreo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 16 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 16.** .....

§ 1º Rampas e equipamentos de ascenso e descenso para embarque e desembarque da aeronave devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário.

§ 2º Fica proibida a limitação, por voo, de passagens aéreas destinadas a pessoas com mobilidade reduzida, incluídas as pessoas com deficiência nessa condição, salvo, na forma de regulamento, se tal limitação se fizer necessária em favor da segurança.

§ 3º Aplica-se às pessoas com mobilidade reduzida o disposto no § 2º do art. 48 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.” (NR)

**Art. 2º** Os arts. 299 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 299.** .....

.....  
 X – desrespeito a direito de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida que seja usuária de serviço explorado por operador aeroportuário ou por concessionária ou permissionária de serviços aéreos.” (NR)

“**Art. 302.** .....

.....  
 III – .....

.....  
 u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos, inclusive o disposto nos §§ 2º e 3º do art. 16 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000;

.....  
 VI – .....

.....  
 n) deixar o operador aeroportuário de observar o disposto no § 1º do art. 16 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.” (NR)

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, 05 de outubro de 2016.

Senador Paulo Paim, Presidente

Senador Sérgio Petecão, Relator “ad hoc”