

PARECER Nº , DE 2015

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 482, de 2011, de autoria do Senador Vital do Rêgo, que *altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para determinar a abrangência dos benefícios relativos ao transporte coletivo.*

RELATOR: Senador **JOSÉ AGRIPINO**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 482, de 2011, de autoria do Senador Vital do Rêgo, que “altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para determinar a abrangência dos benefícios relativos ao transporte coletivo”.

O projeto contém dois artigos. O primeiro acrescenta parágrafo segundo ao art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), de maneira a estender ao transporte aéreo o benefício estipulado no *caput* do art. 40 dessa Lei. O benefício em questão é a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos e desconto de 50%, no mínimo, no valor das passagens, para os idosos com essa condição de renda que excederem as vagas gratuitas. O segundo artigo determina que a vigência da lei superveniente seja de sessenta dias após sua publicação.

No decurso da justificção, o autor pondera que, embora a lei não limite a concessão do benefício a nenhuma modalidade específica de transporte, essa restrição se deu com a edição do Decreto nº 5.934, de 2006.



Esse Decreto definiu que ao idoso com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos serão reservadas duas vagas gratuitas em cada veículo, comboio ferroviário ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros.

Segundo o autor, a não inclusão do transporte aéreo no conjunto resulta, possivelmente, do entendimento de que essa modalidade corresponderia a um padrão de conforto não condizente com as características de um serviço convencional, ao qual geralmente se associa o conceito de atendimento básico das necessidades de deslocamento.

O autor da proposição considera tratar-se de um grave equívoco, na medida em que, num país de dimensões continentais que não conta com sistemas regulares de trens ou embarcações interestaduais de passageiros e sem tradição de boas estradas, como o Brasil, o transporte aéreo é, com frequência, a única alternativa exequível de viagem para a grande maioria dos idosos.

A proposição inicialmente foi distribuída à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), à qual caberia decisão terminativa sobre a matéria. Não foram oferecidas emendas perante a CI, onde a proposição recebeu parecer favorável. Posteriormente, o projeto em análise foi distribuído à CAE, em atendimento a requerimento do Senador Paulo Paim. Após exame desta Comissão, a proposição retornará à CDH, onde receberá decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99, inciso I, do Regimento Interno, compete à Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre os aspectos econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe for submetida por deliberação do Plenário.

Nesse sentido, o primeiro aspecto que nos cumpre ressaltar, é o fato de que a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, em seu art. 35, *caput*, define que a estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, seja condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Uma vez que no setor aéreo brasileiro vigora o regime de liberdade tarifária, caso o poder concedente não defina a origem de recursos para custeio dos benefícios, as empresa aéreas poderão alterar suas estruturas tarifárias de maneira a manter o equilíbrio econômico-financeiro de suas operações.

Entretanto, acredito que não haverá impacto significativo na arrecadação das empresas, pois a demanda que será atendida com o benefício contempla uma população com baixo poder de compra e que, portanto, não é usuária costumeira do transporte aéreo. Ademais, de acordo com dados publicados no portal da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no período de janeiro a março de 2015, a ocupação média dos assentos em voos domésticos foi de 80,8%.

Dessa forma, o atendimento desses beneficiários se dará, em boa parte dos casos, com a ocupação de assentos atualmente ociosos e sem que se retire das empresas parcela significativa de seus clientes pagantes.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 482, de 2011.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator