

**AVULSO NÃO  
PUBLICADO.  
AG. DEFINIÇÃO:  
PARECERES  
DIVERGENTES**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 4.109-B, DE 2015**

**(Do Sr. Felipe Bornier)**

Obrigatoriedade no fornecimento de cadeiras de rodas ou carros motorizados pelos aeroportos e companhias aéreas no trânsito, embarque e desembarque nos aeroportos; tendo parecer da Comissão de Defesa do Consumidor, pela aprovação (relator: DEP. EROS BIONDINI); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. JOSE STÉDILE).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DO CONSUMIDOR;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Defesa do Consumidor:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei determina a obrigatoriedade dos aeroportos e das companhias aéreas de fornecerem cadeiras de rodas ou carros motorizados para o atendimento de pessoas idosas acima de 60 anos, pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida, no trânsito, embarque e desembarque nos aeroportos.

Paragrafo Único. Deve ser para uso imediato, sem necessidade de aviso prévio as companhias aéreas e às administradoras dos aeroportos.

Art. 2º As companhias aéreas devem contar com no mínimo 08 (oito) cadeiras de rodas ou carros motorizados em sua zona de atendimento nos aeroportos, para dispor aos clientes do artigo anterior.

Art. 3º Os aeroportos devem contar com ao menos 01 (uma) cadeira de rodas ou carro motorizado em cada portão de embarque e desembarque dos terminais aeroportuários, e ainda, concomitantemente, realizar um estudo prévio para verificação do quantitativo de cadeiras de rodas necessárias para serem colocadas nos acessos, entradas e saídas, dos aeroportos.

Art. 4º Caso o usuário da cadeira de rodas necessite de auxílio por profissionais das empresas acima citadas, a empresa deve disponibilizar um assistente para deslocar os usuários portadores de deficiências, idosos acima de 60 anos e com mobilidades reduzida.

Art. 5º Acrescenta-se ao artigo à Lei nº 10.098, de dezembro de 2000, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16-A. As companhias aéreas e os aeroportos devem fornecer cadeiras de rodas ou carros e motorizados, para o atendimento das pessoas com deficiências, idosos com idades acima de 60 anos e pessoas com mobilidade reduzida, no trânsito, embarque e desembarque nos aeroportos.

§1. Não será necessário o aviso prévio para a utilização da cadeira de rodas ou carros motorizados.

§2. É vedada qualquer cobrança de tarifa relativa à prestação do serviço previsto no *caput* deste artigo.” (NR)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor 30 dias após sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem como objetivo obrigar que as companhias aéreas disponibilizem cadeiras de rodas ou carros, motorizados ou não, para atendimento da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida para que possam transitar, embarcar e desembarcar nos aeroportos, sendo vedado qualquer tipo de cobrança sobre esse serviço.

Ademais salienta-se que nos aeroportos devido com os processos de privatização e ampliação as distancias tendem a ser maiores para o deslocamento dos usuários dos aeroportos. Dessa forma, o uso de cadeiras de rodas ou de carros, motorizados ou não é bastante benéfica às pessoas com deficiência e mobilidade, pois facilita sua locomoção dentro dos aeroportos.

Na mesma ótica, faz ser necessário um deslocamento acompanhado por profissional da empresa aérea ou aeroportuária para aqueles que necessitam de acompanhamento diferenciado devido às bagagens que as acompanham ate os guichês de embarque e desembarque.

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC divulgou o *Anuário Estatístico do Transporte Aéreo de 2013*, no qual, entre as principais informações disponíveis, destaca-se a demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros, conforme se observa:

*Entre 2004 e 2013, em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), a demanda apresentou alta de 203%. Trata-se do maior nível dos últimos dez anos, com índice médio de 13,1% ao ano. Neste mesmo período, o crescimento anual do transporte aéreo doméstico representou mais de 3,7 vezes o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, e mais de 13 vezes o crescimento da população.*

*A quantidade de passageiros pagos transportados em 2013 atingiu o maior número da história da aviação brasileira. No total, mais de 109,2 milhões de passageiros foram transportados em 2013, sendo quase 90 milhões de passageiros em voos domésticos e 19,2 milhões em voos internacionais. Somando os números dos últimos dez anos, o crescimento foi de 165%.*

Conforme se observa no *Anuário da ANAC*, houve um grande crescimento na aviação civil, sendo possível inferir que esse crescimento se refletiu também no tamanho dos aeroportos e na diversidade de usuários.

Importante observar o disposto na Resolução nº 280 da ANAC, que em seu anexo II acrescenta que aeronaves com 100 ou mais assentos, deverão dispor de pelo menos uma cadeira de rodas a bordo. No caso dessa proposição, as companhias aéreas deverão dispor desses equipamentos para embarque e desembarque, independentemente da capacidade de lotação da aeronave, pois o projeto não obriga que as aeronaves tenham de possuir cadeiras de rodas, mas sim as empresas prestadoras do serviço que deverão oferecer esse mecanismo de acessibilidade aos seus clientes.

Desse modo, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação deste projeto de lei, de modo a melhorar a acessibilidade dos portadores de deficiência ou mobilidade reduzida.

Sala das Sessões, em 16 de dezembro de 2015.

Deputado **FELIPE BORNIER**  
PSD/RJ

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

## **LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000**

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

### **CAPÍTULO VI** **DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

### **CAPÍTULO VII** **DA ACESSIBILIDADE NOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO**

Art. 17. O Poder Público promoverá a eliminação de barreiras na comunicação e estabelecerá mecanismos e alternativas técnicas que tornem acessíveis os sistemas de

comunicação e sinalização às pessoas portadoras de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação, para garantir-lhes o direito de acesso à informação, à comunicação, ao trabalho, à educação, ao transporte, à cultura, ao esporte e ao lazer.

.....

.....

## **RESOLUÇÃO Nº 280, DE 11 DE JULHO DE 2013**

Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, incisos IV e X, e 11 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nas Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e nos Decretos nºs 5.296, de 2 de dezembro de 2004, e 6.949, de 25 de agosto de 2009, e considerando o que consta do processo nº 60800.174362/2011-11, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 11 de julho de 2013,

### **RESOLVE:**

Art. 1º Estabelecer, nos termos desta Resolução, os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) ao transporte aéreo público.

Art. 2º Esta Resolução aplica-se aos passageiros, operadores aeroportuários, operadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo público de passageiros doméstico ou internacional, regular ou não regular, exceto serviços de táxi aéreo.

§ 1º O disposto nesta Resolução não se aplica aos procedimentos de embarque e desembarque realizados fora do território nacional e aos procedimentos prévios à viagem e durante o voo de uma etapa com partida fora do território nacional.

§ 2º O disposto nesta Resolução não deve implicar prejuízo à legislação nacional ou estrangeira aplicável referente à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, à segurança operacional, ou à facilitação do transporte aéreo.

§ 3º O disposto no Anexo II desta Resolução aplica-se somente às aeronaves registradas no Brasil.

### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 3º Para efeito desta Resolução, entende-se por PNAE pessoa com deficiência, pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestante, lactante, pessoa acompanhada por criança de colo, pessoa com mobilidade reduzida ou qualquer pessoa que por alguma condição específica tenha limitação na sua autonomia como passageiro.

.....

### **ANEXO II**

## CONFIGURAÇÃO DE AERONAVES

1. As aeronaves que irão entrar em serviço pela primeira vez ou que tenham que realizar uma remodelação de vulto deverão ser adequadas em conformidade com as normas de acessibilidade da ABNT, no que se refere à localização preferencial dos assentos reservados a passageiros em cadeira de rodas, equipamentos de bordo, incluindo assentos com braços móveis (removíveis ou escamoteáveis), cadeiras de rodas de bordo (especialmente com relação à sua adequação à configuração da aeronave), lavatório, iluminação e sinalização adequados, exceto quando a adequação for julgada impraticável pelo órgão certificador.

1.1. Para as adequações de que trata o item 1, deverão ser ainda observados os seguintes parâmetros:

- a) aeronaves com 30 (trinta) ou mais assentos deverão ter, pelo menos, a metade de seus assentos de corredor com descanso de braço móvel; e
- b) aeronaves com 100 (cem) ou mais assentos deverão dispor de pelo menos uma cadeira de rodas de bordo.

1.2. Os operadores aéreos não são requeridos a prover assentos de corredor com descanso de braço móvel em fileira de assentos nas quais o PNAE seja impedido de ocupar, devido ao cumprimento de qualquer requisito emitido pela ANAC que abarque aspectos de segurança de cabine.

1.3. Os assentos mencionados na alínea “a” do item 1.1 devem estar disponíveis em todas as classes de serviço da aeronave, proporcionalmente ao número de assentos de corredor pertencentes a cada classe de serviço.

1.4. Os operadores aéreos não são obrigados, por força desta Resolução, a modificar suas aeronaves para atender aos requisitos estabelecidos neste Anexo. Entretanto, caso os operadores aéreos substituam os assentos de suas aeronaves por assentos recentemente fabricados, os mesmos deverão possuir descanso de braço móvel junto ao(s) corredor(es). Em nenhuma hipótese o operador é requerido a instalar assentos com descanso de braço móvel em quantidade superior à estabelecida na alínea “a” do item 1.1.

1.5. Os operadores aéreos, nacionais ou estrangeiros, deverão cumprir com os requisitos estabelecidos na alínea “a” do item 1.1 e nos itens 1.2 e 1.4 com respeito a aeronaves que foram inicialmente encomendadas após 5 de abril de 1990 e entregues após 5 de abril de 1992. O item 1.3 se aplica aos operadores aéreos com respeito a aeronaves que foram inicialmente encomendadas após 13 de maio de 2009 ou que foram entregues após 13 de maio de 2010.

1.6. O cumprimento do que trata o item 1.4 se aplica aos assentos novos encomendados após 13 de maio de 2009.

1.7. Observada a regra estabelecida nos itens 1.1 a 1.6, caso ocorra inviabilidade de instalação de assentos com descanso de braço móvel em uma determinada classe de serviço da aeronave, devido ao modelo do assento não oferecer esse opcional (por exemplo, assentos de primeira classe com mesas retráteis integradas ao descanso de braço), aceita-se como método alternativo prover espaço suficiente entre o assento em questão e o assento/divisória imediatamente à frente, de modo a permitir a entrada, no espaço citado, da cadeira de rodas disponibilizada pelo operador. Desta forma, procede-se à transferência do PNAE ao assento sem impedimento por parte do braço encontrar-se na trajetória.

---

---

## COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende determinar a obrigatoriedade dos aeroportos e das companhias aéreas de fornecerem cadeiras de rodas ou carros motorizados para o atendimento de pessoas idosas acima de 60 anos, pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida, no trânsito, embarque e desembarque nos aeroportos.

Para tanto, propõe em três artigos que:

1 - As companhias aéreas devem contar com no mínimo oito cadeiras de rodas ou carros motorizados em sua zona de atendimento nos aeroportos, para dispor aos clientes do artigo anterior;

2 - Os aeroportos, doravante, deverão: i) contar com ao menos uma cadeira de rodas ou carro motorizado em cada portão de embarque e desembarque dos terminais aeroportuários; ii) ainda, concomitantemente, realizar um estudo prévio para verificação do quantitativo de cadeiras de rodas necessárias para serem colocadas nos acessos, entradas e saídas, dos aeroportos;

3 - No caso o usuário da cadeira de rodas vir a necessitar de auxílio por profissionais das empresas acima citadas, a empresa deverá disponibilizar um assistente para deslocar os usuários portadores de deficiências, idosos acima de 60 anos e com mobilidades reduzida.

Por último, a proposição ainda propõe o acréscimo de um novo art. 16-A na 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, com o seguinte teor:

“Art. 16-A. As companhias aéreas e os aeroportos devem fornecer cadeiras de rodas ou carros e motorizados, para o atendimento das pessoas com deficiências, idosos com idades acima de 60 anos e pessoas com mobilidade reduzida, no trânsito, embarque e desembarque nos aeroportos.

§ 1º Não será necessário o aviso prévio para a utilização da cadeira de rodas ou carros motorizados.



§ 2º É vedada qualquer cobrança de tarifa relativa à prestação do serviço previsto no *caput* deste artigo”.

A proposição foi distribuída às Comissões de Defesa do Consumidor; Viação e Transportes; e Constituição e Justiça e de Cidadania (Arts. 54 e 24, II do RICD), estando sujeita à apreciação conclusiva pelas mencionadas Comissões, em regime de tramitação ordinária.

Nesta Comissão, de acordo com o art. 32, alínea “b” do Regimento Interno, compete-nos apreciar as questões relativas às relações de consumo e medidas de defesa do consumidor.

Decorrido o prazo regimental de cinco sessões, compreendido no período de 9 a 18/5/2016, não foram apresentadas emendas à proposição no âmbito desta Comissão.

## **II – VOTO DO RELATOR**

A proposição é muito meritória e vem em boa hora disciplinar uma lacuna na legislação que trata das normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (Lei nº 10.098/2000), além de propor também os ajustes e aprimoramentos necessários na forma dos novos artigos que trazem novas obrigações às companhias aéreas que atuam no País.

A inclusão de um novo art. 16-A é proposta no capítulo da supramencionada lei que trata da acessibilidade nos veículos de transporte coletivo, sendo pertinente, portanto, trazer um adequado disciplinamento para as empresas aéreas e aeroportos que são responsáveis pelo transporte e fluxo, respectivamente de milhões de brasileiros todos os dias.

São pessoas que viajam constantemente se utilizando do transporte aéreo e ficam expostas a toda sorte de abusos e desrespeito por parte das companhias aéreas e das empresas que administram os aeroportos no Brasil, a exemplo do recente e chocante episódio, ocorrido em dezembro de 2014, no qual uma senhora cadeirante precisou se arrastar pelas escadas para poder embarcar. Em relação a esse acontecimento absurdo, quase surreal, foi noticiado que a empresa aérea e a Infraero foram multadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em R\$ 230 mil pelo embarque irregular de uma passageira com deficiência física em um voo entre Foz do Iguaçu, no Paraná, e São Paulo.

Assim, de acordo com a proposição, as companhias aéreas e os aeroportos passariam a ser obrigados a fornecer cadeiras de rodas ou carros e motorizados, para o atendimento das pessoas com deficiências, idosos com idades acima de 60 anos e pessoas com mobilidade reduzida, no trânsito, embarque e desembarque nos aeroportos.

O projeto vem disciplinar os direitos de passageiros de transporte aéreo no País que pertencem a três classes de consumidores conceituados como vulneráveis, que são aqueles cidadãos portadores de deficiências, os idosos acima de 60 anos e aqueles com mobilidades reduzida.

O Código de Proteção e Defesa do Consumidor – CDC (Lei nº 8.078/90), em seu art. 4º, inciso I, preceitua que:

“Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo; (...)” (nosso grifo)

Parece-nos, portanto, que nosso CDC já admite claramente, como um dos princípios maiores da legislação consumerista, a necessidade de reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor, como é o caso em tela, para se assegurar o respeito à sua dignidade, saúde e segurança.

Nesse sentido, cabe ressaltar que a proposição em apreço vai ao encontro de norma infra legal já existente, qual seja a Resolução nº 280 da ANAC, de 11/7/2013, que “Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências”, que em seu anexo II acrescenta que aeronaves com 100 ou mais assentos, deverão dispor de pelo menos uma cadeira de rodas a bordo, conforme nos informa o Autor da proposição, em sua justificação.

Desta feita, a nosso ver, a proposição avança acertadamente no disciplinamento da questão, ao propor que as companhias aéreas deverão dispor desses equipamentos para embarque e desembarque, independentemente da capacidade de lotação da aeronave, na medida em que o projeto não obriga que as aeronaves tenham de possuir cadeiras de rodas, mas sim que as empresas

prestadoras do serviço deverão oferecer esse mecanismo de acessibilidade aos seus clientes e passageiros.

Diante do exposto, manifestamo-nos pela **aprovação** do PL nº 4.109/15 nos termos originalmente propostos.

Sala da Comissão, em 1º de julho de 2016.

Deputado EROS BIONDINI  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Defesa do Consumidor, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 4.109/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eros Biondini.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Marco Tebaldi - Presidente, Marcos Rotta e Maria Helena - Vice-Presidentes, Celso Russomanno, César Halum, Dimas Fabiano, Eros Biondini, Ivan Valente, Ricardo Izar, Vinicius Carvalho, Weliton Prado, Aureo, Chico Lopes, Elizeu Dionizio, Leonardo Quintão, Marcelo Belinati, Márcio Marinho e Paulo Azi.

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 2016.

Deputado **MARCO TEBALDI**  
Presidente

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I – RELATÓRIO**

Chega para exame deste Órgão Técnico o projeto de lei sobredito, que obriga os aeroportos e companhias aéreas a fornecerem cadeiras de rodas ou carros motorizados para o atendimento de pessoas idosas acima de 60 anos, de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, para uso imediato no trânsito, embarque e desembarque nos aeroportos.

O PL delimita em oito a quantidade de cadeiras de rodas ou de carros motorizados que as empresas aéreas devem dispor em sua zona de atendimento nos aeroportos, os quais, por sua vez, devem contar com, pelo menos, uma cadeira de rodas ou carro motorizado em cada portão de embarque e desembarque dos terminais. De acordo com o projeto de lei em apreço, cabe ainda, aos aeroportos, realizar um estudo prévio para verificação do quantitativo de cadeiras de rodas necessárias para serem colocadas em seus acessos, entradas e saídas.

A proposta prevê que profissional esteja disponível para ajudar as pessoas com deficiência, idosos acima de 60 anos e pessoas com mobilidade reduzida, que usam cadeiras de rodas.

Em adendo, o PL acrescenta o art. 16-A à Lei nº 10.098, de dezembro de 2000, para incluir o preceito inicial aqui relatado na Lei de Acessibilidade, com as ressalvas de não ser necessário o aviso prévio para a utilização dos equipamentos e de proibir qualquer cobrança por esse uso.

A cláusula de vigência do projeto estipula o prazo de trinta dias após a publicação, para a norma ser aplicada.

Tramitando em rito ordinário, o PL nº 4.109, de 2015, foi distribuído à apreciação conclusiva pelas Comissões de Defesa do Consumidor, onde logrou êxito, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, a qual deverá emitir parecer terminativo em relação à constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

A regulação do transporte aéreo apresenta a particularidade de cumprir exigências acordadas em fóruns internacionais específicos, cujas reuniões são pautadas pelos objetivos de segurança e conforto na prestação do serviço.

Entre os aspectos considerados, tem-se os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE). No Brasil, esses procedimentos acham-se disciplinados na Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), cujo art. 3º inclui no

conceito de PNAE: *a pessoa com deficiência, pessoa com idade igual ou superior a sessenta anos, gestante, lactante, pessoa acompanhada por criança de colo, pessoa com mobilidade reduzida ou qualquer outra pessoa que por alguma condição específica tenha limitação na sua autonomia como passageiro*. A Resolução tem ampla cobertura para as situações envolvendo passageiros com problemas físicos, que restringem sua mobilidade, alcançando pessoas com deficiência visual e auditiva, além de doentes.

A norma assegura aos beneficiários atendimento prioritário (art. 6º), prestação de assistência especial sem ônus (art. 8º), com exceção de viagem em maca ou incubadora (art. 10º, I) ou fazendo uso de oxigênio ou outro equipamento médico (art. 10º, II), cabendo ao operador aéreo prestar-lhes assistência no *ckeck-in*, despacho de bagagem, embarque, acomodação no assento, desembarque, restituição de bagagem, conexão entre voos, até o acesso à área pública, apoio aos que se deslocam com cão-guia (art. 14), e ainda o provimento de ajudas técnicas necessárias, que contemplam cadeira de rodas motorizada ou não ( parágrafo único do art. 14).

Ainda, de acordo com o art. 33 da Resolução nº 280, de 2013, os operadores aéreos e aeroportuários devem estabelecer programas de treinamento para suas equipes de terra e de bordo, com vistas ao atendimento de todos os passageiros, incluindo PNAE, como também para o funcionário responsável pela acessibilidade, que deve ser mantido durante todo o período de operação dos terminais (art. 39).

Ao cotejar a norma em foco com a matéria em apreço, observamos a limitação do projeto de lei, fundamentado apenas na oferta de cadeira de rodas ou carros motorizados para atender o público alvo nele contemplado, de pessoas idosas e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, que também é mais reduzido do que o previsto na Resolução.

Considerando todas as peculiaridades assinaladas, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 4.109, de 2015.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2017.

Deputado JOSE STÉDILE

Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, rejeitou do Projeto de Lei nº 4.109/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudívio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Wilson Beserra, Afonso Hamm, Aliel Machado, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, Delegado Edson Moreira, Deley, Irajá Abreu, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Matos, Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Osmar Bertoldi, Simão Sessim e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 13 de setembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------