



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.903, DE 2019 **(Do Sr. Santini)**

Altera a Lei nº 10.741, de 2003, para dispor sobre reserva de vagas para idosos em veículos de serviço de transporte coletivo interestadual.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4096/2004.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que “Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências”, para definir que a gratuidade e o desconto ali garantidos aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos não podem ser objeto de restrição relacionada à modalidade do serviço oferecido.

Art. 2º O art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, em qualquer modalidade de serviço oferecido e nos termos da legislação específica:

I – a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos;

II – desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II, ao qual não se pode impor limite relacionado ao tipo ou às características do veículo, ao preço, ao itinerário, ao horário ou à frequência do serviço.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

É uma derrota do direito pátrio a apresentação deste projeto de lei. De fato, soa absurdo que o legislador precise deixar explícito no texto legal que o direito de acesso subsidiado aos veículos empregados no sistema de transporte coletivo interestadual, concedido aos idosos carentes pelo Estatuto do Idoso, em nada depende da modalidade de serviço que o transportador lhes ofereça. Se fosse essa a intenção do legislador, ela deveria estar presente na lei. Mas não está.

Ora, se a lei não limita o direito que ela mesma concedeu aos idosos carentes, o que me leva a submeter esta iniciativa à Casa, correndo o risco de pedir o óbvio, ou, como dizia Nelson Rodrigues, o óbvio ululante?

Eis a resposta: o Decreto nº 6.954, de 2006, que regulamentou o art. 40 do Estatuto do idoso, ignorando solenemente o desejo do legislador, limitou a fruição do direito à gratuidade e ao subsídio a serviços de transporte ditos convencionais. Consequentemente, idosos carentes não conseguem adquirir assento, gratuitamente ou com desconto, em veículo rodoviário que o transportador tenha reservado à prestação de serviço dito não-convencional.

O que seriam, afinal, esses serviços convencionais? O próprio decreto elucida: aqueles “*prestados com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares*”, bem como “*os serviços de transporte ferroviário interestadual de passageiros, em linhas regulares*” e os “*serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias*”.

Tendo em vista que os serviços de transporte interestadual nos modos ferroviário e aquaviário pouco representam em termos quantitativos e, a par disso, não dispõem, quase nunca, de modalidade dita não-convencional (especial), é sobre o modo rodoviário que se abate o problema da restrição do direito do idoso ao transporte subsidiado ou gratuito.

Essa restrição já seria suficientemente grave se atingisse, o que de fato acontece, o serviço rodoviário não-convencional. Mas ela não para por aí. Explico.

Após o regime de outorga dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros ter sido alterado de permissão para autorização, por força de modificação na Lei nº 10.233/2001, a ANTT editou a Resolução nº 4.770, de 2015, para adequar as atividades dos transportadores ao novo cenário legal. Nessa norma, a ANTT dispõe que a autorizatória de transporte coletivo ficará obrigada a ofertar o serviço convencional, pelo menos, na frequência mínima estabelecida pela agência, isto é, de uma viagem semanal por sentido, por empresa, segundo os termos do art. 33 da citada resolução. Não é preciso adivinhar qual a consequência desse tipo de decisão regulatória: as empresas simplesmente deixaram de oferecer o serviço convencional, no qual vigoram as gratuidades e descontos, passando a operar serviços nomeadamente de outras classes ou categorias, embora apresentem condições de prestação semelhantes às do serviço convencional.

Como bem notou o Ministério Público Federal - MPF, no âmbito do Inquérito Civil Público nº 1.34.001.006554/2016-42,

*“a edição da Resolução ANTT nº 4.770, de 25/06/2015, pela Agência Reguladora, **transbordou os limites da área técnica**, imiscuindo-se em temática afeta à lei, qual seja, o estabelecimento de **critérios que permitem às empresas autorizadas restringirem desproporcionalmente a oferta de “bilhete do idoso”**, vez que somente estão obrigadas ao cumprimento da frequência mínima na qual se exige o oferecimento do chamado “serviço convencional.*

Ao limitar a oferta do benefício a níveis mínimos, a Agência adentrou em tema afeto à deliberação política, que em nada diz respeito às especificidades técnicas do setor regulado. Aliás, caso tivesse lançado mão de registros técnicos oficiais, de caráter científicos, a regulamentação deveria apontar para sinal oposto, qual seja, o da necessidade de aumento paulatino na frequência de serviços postos à disposição da população idosa, notadamente aquela hipossuficiente economicamente. Afinal, é de conhecimento do agente público o fato de que o Brasil passa por movimento de acelerada evolução demográfica, culminando com a estratificação de uma sociedade cuja pirâmide etária alarga-se no seu ápice, indicando envelhecimento populacional”.

O quadro vigente, portanto, é lesivo aos interesses dos idosos e flagrantemente contrário à vontade do legislador federal, manifesta no art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003.

Conquanto haja a perspectiva de haver alteração na Resolução nº 4.770/15, da ANTT, em vista de estar em curso tratativas para a assinatura de Termo de Ajustamento de Conduta – TAC pela ANTT e pelo MPF, parece-me imperioso, por incrível que possa parecer – repito –, que o Estatuto do Idoso deixe clara a abrangência do direito consagrado aos idosos, em seu art. 40.

É isso, enfim, o que se quer com esta proposta.

Sala das Sessões, em 02 de abril de 2019.

Deputado SANTINI

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 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

.....

CAPÍTULO X
DO TRANSPORTE

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercício da gratuidade nos meios de transporte previstos no *caput* deste artigo.

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, nos termos da legislação específica:

I - a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos;

II - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II.

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.

.....

.....

DECRETO Nº 5.934, DE 18 DE OUTUBRO DE 2006

Estabelece mecanismos e critérios a serem adotados na aplicação do disposto no art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto na alínea "e" do inciso XII do art. 21 da Constituição, e no art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003,

DECRETA:

Art. 1º Ficam definidos os mecanismos e os critérios para o exercício do direito previsto no art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Parágrafo único. Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ a edição de normas complementares objetivando o detalhamento para execução de suas disposições.

Art. 2º Para fins do disposto neste Decreto, considera-se:

I - idoso: pessoa com idade igual ou superior a sessenta anos;

II - serviço de transporte interestadual de passageiros: o que transpõe o limite do Estado, do Distrito Federal ou de Território;

III - linha: serviço de transporte coletivo de passageiros executado em uma ligação de dois pontos terminais, nela incluída os seccionamentos e as alterações operacionais efetivadas, aberto ao público em geral, de natureza regular e permanente, com itinerário definido no ato de sua delegação ou outorga;

IV - seção: serviço realizado em trecho do itinerário de linha do serviço de transporte, com fracionamento do preço de passagem; e

V - bilhete de viagem do idoso: documento que comprove a concessão do transporte gratuito ao idoso, fornecido pela empresa prestadora do serviço de transporte, para possibilitar o ingresso do idoso no veículo.

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

**CAPÍTULO I
DO OBJETO**

Art. 1º. Constituem o objeto desta Lei:

I – [Revogado pela Medida Provisória nº 870, de 1/1/2019](#)

II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;

III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;

IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

V - criar a Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

RESOLUÇÃO Nº 4770, DE 25 DE JUNHO DE 2015

Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 24, incisos IV e V e o art. 26, inciso VIII, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, fundamentada no art. 43 do aludido diploma legal, no Voto DAL - 195, de 25 de junho de 2016, e no que consta do Processo nº 50500.064060/2015-82,

Resolve:

TÍTULO II DA AUTORIZAÇÃO

CAPÍTULO II DA LICENÇA OPERACIONAL

Seção II Da Frequência Mínima

Art. 33. A frequência mínima dos mercados solicitados deverá ser de, ao menos, uma viagem semanal por sentido, por empresa.

§ 1º Para mercados cuja demanda do mês de menor movimento seja maior ou igual a 4.850 (quatro mil oitocentos e cinquenta) passageiros transportados, a frequência mínima semanal por sentido será estabelecida mediante a fórmula:

Frequência mínima semanal por sentido = $D/2.425$

onde:

D - demanda do mês de menor movimento, considerando dados atualizados contabilizados pela ANTT.

§ 2º Para números fracionados será considerado o arredondamento da frequência mínima para o número inteiro imediatamente inferior.

§ 3º Os mercados enquadrados nos termos do § 1º serão divulgados pela ANTT, assim como suas respectivas frequências mínimas.

§ 4º As frequências mínimas estabelecidas pela ANTT poderão ser atualizadas conforme a evolução do mercado, mediante ato da Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - Supas.

Art. 34. O descumprimento da frequência mínima estabelecida, por um período de mais de 15 (quinze) dias consecutivos e com decisão administrativa transitada em julgado, caracteriza abandono do mercado.

Parágrafo único. Caracterizado o abandono de mercado a autorizatária ficará impedida de atender o mercado abandonado e de solicitar novos mercados, no período de 3 (três) anos, sem prejuízo da aplicação da penalidade cabível, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou de força maior

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
