

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.586, DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro Aeronáutico, tornando obrigatório a disponibilização de veículos adaptados com plataforma elevatória - ambulift.

Autor: Deputado MARCELO BRUM

Relator: Deputado FELIPE RIGONI

I - RELATÓRIO

Cuida-se do Projeto de Lei Nº 5.586, de 2019, cuja autoria é do Deputado Marcelo Brum. Em seu projeto, o autor visa obrigar a disponibilização de plataformas elevatórias em aeroportos para embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. O faz através de alteração no Código Brasileiro de Aeronáutica, adicionando-se dispositivo que confere direito do passageiro com necessidade de assistência especial.

Aduz a relevância da proposta na medida em que declara que aeroportos brasileiros não são acessíveis, razão pela qual se editou a proposta. Relata, ainda, a necessidade de seu projeto na ótica da dignidade do passageiro, que, de acordo com o autor, no embarque e no desembarque, percebe um processo humilhante no que concerne o acesso à aeronave. Por fim, elenca que tal projeto é medida que efetiva direitos já previstos na Constituição.

O projeto de lei em epígrafe foi despachado às Comissões de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania. Vem a esta Comissão por força do art. 32, XX, do Regimento



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD2136015773900>



* C D 2 1 3 6 1 1 7 7 3 9 0 0 *



* C D 2 1 7 0 5 5 4 7 1 4 0 0 *
LexEdit

Interno da Câmara dos Deputados, após a análise da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência.

Na mencionada Comissão, obteve parecer favorável, pela aprovação com substitutivo. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas. É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Trata-se de louvável iniciativa de lei com vistas à efetivação de direitos das pessoas com necessidades especiais. Quanto à inclusão das Pessoas com Deficiência, é evidente que a construção legislativa privilegiou instrumentos de política pública quanto à acessibilidade e eliminação de barreiras para o exercício da cidadania. A fins de exemplificação, tem-se a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência ([Lei N° 13.146/2015](#) - LBI), que elenca diversos princípios e normas norteadoras quanto à inclusão social e exercício cidadania das Pessoas com Deficiência.

Nesta paradigmática lei, dispomos conceitos a serem observados pelo elaborador de política pública. Quanto estes conceitos, cita-se a concepção de "acessibilidade"¹ e "barreiras"². Ainda, prosseguindo à análise deste projeto de lei a partir dos ensinamentos da LBI, observa-se que o legislador cuidou de dispor o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência **ou com mobilidade reduzida**, na medida em que assegurou tal direito em igualdade de oportunidade

¹ "possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, **transportes**, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;"

² "qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à **liberdade de movimento** e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em (...) **barreiras nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transporte;**"

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/> CD213601773900



* C D 2 1 3 6 1 1 7 7 3 9 0 0 *



* C D 2 1 7 0 5 5 4 7 1 4 0 0 *

ExEdit

quando comparado aos outros cidadãos, identificando-se e eliminando-se todos obstáculos e barreiras ao exercício deste direito³.

Ou seja, cabe ao *Poder Público*, em entendimento lato sensu, compreendido, portanto, o Poder Legislativo, a identificação das barreiras ao exercício do direito ao transporte e à mobilidade. Em nossa cognição, feliz foi o autor do projeto de lei em epígrafe ao identificar os obstáculos e barreiras à efetivação do direito à mobilidade especificamente quanto ao embarque dos cidadãos em aeronaves.

Quanto à ferramenta adotada para eliminar as barreiras e obstáculos ao direito ao transporte e à mobilidade, entende-se que, apesar de extremamente atenciosa, a solução oferecida na proposta inicial, qual seja, a de plataforma elavatória ambulift, é demasiadamente restritiva quanto à serviços e instrumentos de infraestrutura que podem ser adotados pelo operador aeroportuário.

Além disso, compreende-se que estabelecer dever positivo na via legislativa sem prévia vênia do órgão regulador especializado (ANAC), no sentido do operador aeroportuário obrigatoriamente oferecer a plataforma ambulift, é conduta açodada e incompatível com as recentes construções legislativas e jurisprudenciais⁴ quanto à competência material dos órgãos reguladores.

Ou seja, em nosso entendimento, deve-se privilegiar a **expertise regulatória** da ANAC quanto à decisão do instrumento de ascenso e descenso mais compatível às necessidades das pessoas com deficiência e atenção especial. Assim, favorece-se a delegação deste Congresso Nacional à ANAC no que concerne a **regulação e fiscalização** das atividades de aviação civil e **infraestrutura aeroportuária**⁵.

Ainda, a imposição deste dever no sentido de oferecer específica plataforma pode causar rebuliços na esfera judicial, uma vez que se trata de direito pré-constituído, o que ensejaria, por exemplo, a utilização de instrumentos de petição para adequar a infraestrutura aeroportuária à LBI e ao projeto de lei, uma vez que este reste aprovado.

³ LBI, art. 46.

⁴ [RE 1083955 AgR / DF](#)

⁵ [Lei N° 11.182/2005](#), art. 2°.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD21360157739400>



* C D 2 1 3 6 1 1 7 7 3 9 0 0 *



* C D 2 1 7 0 5 5 4 7 1 4 0 0 *

ExEdit

Tal questão é preocupante. Não se pode observar com naturalidade a revisão judicial de contratos de concessão. A judicialização de importantes empreendimentos acarreta desnecessária insegurança jurídica ao serviço ora oferecido, além de se frustrar o princípio da expectativa do concessionário no que concerne a concorrência pública em que ele se submeteu.

Quanto ao tema, entendeu o Superior Tribunal de Justiça que concessionária de transporte coletivo se sujeita aos ditames da LBI no que concerne a promoção da acessibilidade e efetivação do direito ao transporte da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. No caso concreto, decidiu-se que a concessionária deveria efetuar completa revisão de sua frota de ônibus, readequando-os ao ideal da igualdade de acesso aos serviços públicos⁶.

Conste que se observa a decisão como **plenamente acertada**. A LBI é importante guisa promotora da acessibilidade. Entretanto, é inequívoco que a decisão representou robustos e repentinos custos à concessionária. Pontua-se tal questão na medida em que a imposição do dever de oferecer plataforma específica pode ser indesejável, devendo-se privilegiar a **expertise regulatória da ANAC** (i) e **segurança jurídica nos contratos de concessão** (ii), parâmetros indissociáveis da regular prestação de serviços públicos.

Assim, em que pese a prestativa intenção do autor na proposta inicial, compreende-se que a ANAC é material e formalmente competente no que concerne a decisão da plataforma de ascenso e descenso mais adequada, razão pela qual somos pela **aprovação** do Projeto de Lei N° 5.586/2019, na forma do substitutivo adotado pela Comissão dos Direitos das Pessoas Com Deficiência.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **FELIPE RIGONI**
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD2136015773900>



* C D 2 1 3 6 1 1 7 7 3 9 0 0 *



* C D 2 1 3 6 1 1 7 7 3 9 0 0 *
ExEdit

⁶ Stj, [REsp 1595018/RJ](#); RECURSO ESPECIAL DAS CONCESSIONÁRIAS. ADMINISTRATIVO E CONSUMIDOR. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. CONCESSÃO DE TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL. LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (LEI N. 13.146/2015). ACESSIBILIDADE. **RECONFIGURAÇÃO DOS ÔNIBUS PARA RESERVA DE ASSENTOS PREFERENCIAIS ANTES DA ROLETA. RESPONSABILIDADE OPERACIONAL E LEGAL DA CONCESSIONÁRIA PELOS SERVIÇOS PÚBLICOS PRESTADOS QUANTO À ADEQUAÇÃO, EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E SE ESSENCIAIS. CONTINUIDADE** (ART. 22, CAPUT E PARÁGRAFO ÚNICO, DO CDC). ALEGAÇÃO DE NECESSIDADE DE MANUTENÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. NÃO DEMONSTRAÇÃO.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD2136015773900>



* C D 2 1 3 6 1 1 7 7 3 9 0 0 *



* C D 2 1 7 0 5 5 4 7 1 4 0 0 *