



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.586-B, DE 2019

(Do Sr. Marcelo Brum)

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; tendo parecer da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. FELIPE RIGONI); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, na forma do Substitutivo da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência (relator: DEP. FELIPE RIGONI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA;

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 dos Direitos das Pessoas com Deficiência:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro Aeronáutico, tornando obrigatória a disponibilização de veículos adaptados com plataforma elevatória – ambulift, visando o embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 2º A Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro Aeronáutico passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 227-A”. O passageiro com necessidade de assistência especial deverá solicitar, no ato da compra do bilhete aéreo, atendimento especial quanto aos procedimentos relativos à acessibilidade.

Parágrafo Único. Após a solicitação prevista no caput deste artigo, a companhia aérea deverá requerer ao operador aeroportuário, o fornecimento do veículo adaptado com plataforma elevatória – *ambulift*, o qual deverá ser obrigatoriamente fornecido”. (NR)

Art. 3º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o responsável ao pagamento de multa.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após 120 (cento e vinte) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

Atualmente, a questão da acessibilidade dos aeroportos no Brasil tem sido muito discutida.

Dentre os vários problemas de acessibilidade que os aeroportos enfrentam, o mais grave é a carência dos ambulifts¹. É notória a insuficiência dos Ambulifts nos aeroportos, equipamento que se assemelha a um elevador para o cadeirante subir da pista à porta do avião, em substituição à tradicional escada, no caso de embarque remoto.

No embarque, quando o avião é direcionado a um portão com os chamados “fingers”², não há qualquer problema no acesso. Porém, muitas vezes o passageiro com necessidades especiais não tem esta felicidade. O avião é direcionado a um portão sem o “finger”, fazendo com que os passageiros embarquem pela velha escadinha. Esse é o momento que deveria ser utilizado o ambulift.

Os deficientes são os primeiros a entrarem e os últimos a saírem do avião, tudo justamente para não atrasar o embarque dos demais passageiros.

¹ Ambulift- veículo adaptado com plataforma elevatória

² Finger - ponte de comunicação entre o terminal e a aeronave

Porém, quando não é disponibilizado o Ambulift, são os últimos a entrarem, esperando por um longo tempo e atrasando a decolagem. No desembarque, o descaso é igualmente humilhante, pois são obrigados a ficarem no avião aguardando um meio de serem “retirados” da aeronave.

O embarque das aeronaves precisa ser pensado de maneira estratégica para garantir o acesso de todos de forma digna e humana. Situações em que o passageiro com deficiência física seja carregado junto da sua cadeira de rodas não podem ocorrer, pois além de colocar a pessoa em situação de desconforto, é uma maneira que possibilita acidentes e danos ao passageiro, fatos os quais, infelizmente, são triviais nos aeroportos brasileiros

É fundamental que as pessoas com deficiência tenham garantidos os seus direitos e tenham tranquilidade para fazer suas viagens nos aeroportos brasileiros. A acessibilidade, nesse caso, vai além de rampas e um espaço reservado na aeronave. É preciso ter uma comunicação completa e capaz de contemplar as pessoas com deficiência.

Destarte, a presente proposição tem o escopo de garantir efetivamente, um direito já previsto em nossa Constituição: de ir e vim com segurança. Nos não podemos aceitar passivamente esse descaso, há anos pessoas com deficiência protestam e reivindicam melhores condições no transporte aéreo, e a obrigatoriedade dos ambulifts nos aeroportos, irá ser mais uma conquista dessas pessoas que clamam por mais acessibilidade, o que resultara em uma qualidade de vida melhor e mais digna.

Por fim, dada à relevância do tema é que ora apresentamos esta proposição, esperando contar com o indispensável apoio dos nossos ilustres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 2019.

DEPUTADO MARCELO BRUM
PSL-RS

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 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

.....

TÍTULO VII
DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO II
DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIRO

Seção I
Do Bilhete de Passagem

Art. 227. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

Art. 228. O bilhete de passagem terá a validade de um ano, a partir da data de sua emissão.

Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

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

Chega a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.586, de 2019, cujo autor é o nobre Deputado Marcelo Brum. A proposição acrescenta artigo à Lei nº 7.565, de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para garantir ao passageiro com necessidade de assistência especial, por meio de solicitação prévia, o direito de ser embarcado e desembarcado de aeronaves em veículo adaptado com plataforma elevatória (*ambulift*).

O autor argumenta, na justificção, que muitos passageiros com dificuldade de locomoção ainda enfrentam o incômodo de serem carregados durante os procedimentos de embarque e desembarque, quando as aeronaves estão estacionadas em área distante do terminal. Além disso, ele afirma que essas pessoas passam por humilhação, ao não terem seu direito à acessibilidade garantido.

Tramitando em rito ordinário, sujeita à apreciação conclusiva, a proposição seguirá para a Comissão de Viação e Transportes, para análise de mérito, e para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será quanto à constitucionalidade ou juridicidade.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213621526000>

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 5.586, de 2019, é uma iniciativa louvável, fato que não podemos negar em momento algum. Quanto ao seu objeto, garantir ao passageiro com necessidade de assistência especial o direito de ser embarcado e desembarcado de aeronaves em veículo adaptado com plataforma elevatória, gostaríamos de tecer algumas linhas sobre isso preliminarmente.

A Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) traz algumas regras em relação ao assunto. Portanto, nada mais correto que reproduzir aqui trechos dessa norma regulatória relativos ao acesso de pessoas com necessidade de assistência especial às aeronaves:

“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.

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.

Art. 6º O PNAE tem direito aos mesmos serviços que são prestados aos usuários em geral, porém em condições de atendimento prioritário, em todas as fases de sua viagem, inclusive com precedência aos passageiros frequentes, durante a vigência do contrato de transporte aéreo, observadas as suas necessidades especiais de atendimento, incluindo o acesso às



informações e às instruções, às instalações aeroportuárias, às aeronaves e aos veículos à disposição dos demais passageiros do transporte aéreo.

Art. 9º O operador aéreo, no momento da contratação do serviço de transporte aéreo, deve questionar ao PNAE sobre a necessidade de acompanhante, ajudas técnicas, recursos de comunicação e outras assistências, independentemente do canal de comercialização utilizado.

Art. 14. O operador aéreo deve prestar assistência ao PNAE nas seguintes atividades: I - check-in e despacho de bagagem; II - deslocamento do balcão de check-in até a aeronave, passando pelos controles de fronteira e de segurança; III - **embarque e desembarque da aeronave**; IV - acomodação no assento, incluindo o deslocamento dentro da aeronave; V - acomodação da bagagem de mão na aeronave; VI - deslocamento desde a aeronave até a área de restituição de bagagem; VII - recolhimento da bagagem despachada e acompanhamento nos controles de fronteira; VIII - saída da área de desembarque e acesso à área pública; IX - condução às instalações sanitárias; X - prestação de assistência a PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento; XI - transferência ou conexão entre voos; e XII - realização de demonstração individual ao PNAE dos procedimentos de emergência, quando solicitado.

“Art. 20. **O embarque e o desembarque do PNAE** que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC **devem ser realizados preferencialmente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.**

§ 1º **O equipamento de ascenso e descenso ou rampa previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário, podendo ser cobrado preço específico dos operadores aéreos.**

§ 2º É facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§ 3º Os operadores aéreo e aeroportuário estão autorizados a celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos com outros operadores ou com empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo para disponibilização e operação



dos equipamentos de ascenso e descenso ou rampa previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo.

§ 4º Excetua-se do previsto no caput o embarque ou desembarque de PNAE em aeronaves cuja altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo não exceda 1,60 m (um metro e sessenta centímetros).

§ 5º Nos casos especificados no § 4º deste artigo, o embarque ou desembarque do PNAE podem ser realizados por outros meios, desde que garantidas suas segurança e dignidade, **sendo vedado carregar manualmente o passageiro, exceto nas situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave.**

§ 6º **Para fins do disposto no § 5º deste artigo, carregar manualmente o passageiro significa sustentá-lo, segurando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de elevá-lo ou abaixá-lo da aeronave ao nível necessário para embarcar ou desembarcar.**

§ 7º Cabe ao operador aéreo prover os meios para o embarque ou desembarque do PNAE nos casos especificados nos §§ 4º e 5º deste artigo.” (Grifos nossos)

Entendemos, assim, que a norma regulatória determina, de forma clara, o tipo de acesso devido às pessoas com necessidades especiais que embarcam ou desembarcam de aeronave. O equipamento *ambulift* não é mencionado, mas, por outro lado, é citado “equipamento de ascenso e descenso ou rampa”, para o caso de inexistir ponte de embarque (*finger*) ou de ela estar indisponível. Assim, precisamos alertar para o fato de que a especificação do equipamento e a inadvertida exclusão da possibilidade de uso de rampa, conforme disposto no projeto em exame, podem surtir efeito negativo.

Salientamos ainda que a norma regulatória específica existente não apenas prescreve conduta, mas prevê punição para os que a desrespeitam. Nesse quadro, a Resolução nº 280/2013 fixa multa de R\$ 10 mil a 25 mil (i) para o operador aéreo que deixa de “prestar ao operador aeroportuário, tempestivamente, as informações necessárias ao bom atendimento do PNAE” e (ii) para a administração aeroportuária que não disponibilize e opere, “quando requerido, equipamentos de ascenso e descenso ou rampa para realizar o embarque ou o desembarque de PNAE”.



Também registramos que a norma da ANAC tem amparo legal. Não bastasse a Lei nº 11.182, de 2005, conferir à Agência competência para regular a prestação de serviços aéreos e de serviços aeroportuários, as Leis nº 10.098, 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), e nº 13.146, de 2015 (Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), dão respaldo suficiente à adoção das regras de acessibilidade presentes na norma.

Apesar do exposto, entendemos que é válido inserir no Código Brasileiro de Aeronáutica dispositivo para tratar de tais procedimentos regulatórios. Portanto, sugerimos um Substitutivo, pois compreendemos que o Código deva ter essa alteração feita em outro capítulo.

Em vista do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.586, de 2019, por meio do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **FELIPE RIGONI**
Relator

2021-9794



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213621526000>



COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.586, DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar a disponibilização de pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar a disponibilização de pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 104-A. Pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa serão disponibilizados sempre que os procedimentos de embarque e desembarque assim o exigirem, na forma regulamentada pela autoridade de aviação civil.”

“Art. 302.
.....

III

-

aa) inobservar o disposto no artigo 104-A.

VI

-

n) inobservar o disposto no artigo 104-A.” (NR)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213621526000>



Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado FELIPE RIGONI
Relator

2021-9794



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213621526000>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

PROJETO DE LEI Nº 5.586, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação, com substitutivo do Projeto de Lei nº 5.586/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Felipe Rigoni.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rejane Dias - Presidente, Alexandre Padilha - Vice-Presidente, Diego Garcia, Eduardo Barbosa, Felipe Rigoni, Léo Motta, Lourival Gomes, Maria Rosas, Otavio Leite, Pedro Augusto Bezerra, Tereza Nelma, Tiago Dimas, Edna Henrique, Erika Kokay, Eros Biondini, Fábio Trad, Julio Cesar Ribeiro, Mara Rocha, Rosana Valle, Rubens Otoni, Soraya Santos e Ted Conti.

Sala da Comissão, em 21 de setembro de 2021.

Deputada REJANE DIAS
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rejane Dias
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216637751400>





SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CPD AO PROJETO DE LEI Nº 5586, DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar a disponibilização de pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar a disponibilização de pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 104-A. Pontes de embarque, equipamento de ascenso e descenso ou rampa serão disponibilizados sempre que os procedimentos de embarque e desembarque assim o exigirem, na forma regulamentada pela autoridade de aviação civil.”

“Art. 302.
.....

III

-

aa) inobservar o disposto no artigo 104-A.

VI

-

n) inobservar o disposto no artigo 104-A.” (NR)

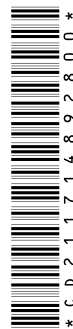
Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 22 de setembro de 2021.

Deputada Rejane Dias



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rejane Dias
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211714892800>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Presidente

Apresentação: 24/09/2021 14:53 - CPD
SBT-A 1 CPD => PL 5586/2019

SBT-A n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rejane Dias
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211714892800>



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/CD2136019739400>



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/CD2136019739400>



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/CD2136019739400>



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 Nº 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/CD2136019739400>



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/CD2136019739400>



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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.586, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.586/2019 na forma do Substitutivo adotado pela CPD, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Felipe Rigoni.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Gutemberg Reis e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bosco Costa, Christiane de Souza Yared, Denis Bezerra, Haroldo Cathedral, José Medeiros, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Pastor Gil, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Vanderlei Macris, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Daniel Trzeciak, Domingos Sávio, Eduardo Costa, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Juarez Costa, Márcio Labre, Mário Negromonte Jr., Ricardo Barros, Tito e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214198163800>

