



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 3.833, DE 2004** **(Do Sr. Carlos Nader)**

Concede desconto de 50% (cinquenta por cento) na aquisição de passagem no sistema de transporte interestadual para estudantes universitários; PARECERES DADOS AO PL 1967/1999 E CONSIDERADOS VÁLIDOS PARA O PL 3833/2004, NOS TERMOS DO § 2º DO ART 105 DO RICD: da da Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, pela aprovação dos de nºs 4015/04, 4096/04, 4969/05, 7171/06, 7472/06, 163/07, 738/07, 754/07, 1855/07, 2290/07, 3525/08, 3697/08, 3976/08, 4104/08, 4638/09, 5107/09, 5093/09, 5503/2009, 6963/10, 397/2011, 675/11, 826/11, 1233/11, 1254/2011, 1447/2011, 1452/2011, 3641/2012, 3751/2012, 4089/12, 4313/2012, 6466/2013, 6693/13, 7405/2014, 433/2015, 721/2015, 930/2015, 1056/15, 1235/2015, 1255/2015, 3602/2015, 3910/2015, 6552/2016, 8094/17, 8375/2017, 8307/2017, 8009/2017, 7241/2017, 7953/2017, 7576/2017, 8539/2017, 8736/2017, 8496/2017, 8914/2017, 8308/2017, 8768/2017, 8888/2017, 9452/2017 e 10518/2018, apensados, com substitutivo, e pela rejeição deste e dos de nºs 4004/04, 4442/04, 6687/06, 649/07, 829/07, 3069/2008, 4071/08, 7831/10, 1130/11, 1451/11, 5391/13, 7746/14, 7952/14, 368/15, 923/15, 5548/16, 9131/17, 9453/17, 9975/18, 10422/18, apensados (relator: DEP. HEITOR SCHUCH).

NOVO DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 1967/1999 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE O PL 3833/2004 DO PL 608/1999, PERMANECENDO A MATÉRIA DISTRIBUÍDA ÀS COMISSÕES DE:

SAÚDE;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA IDOSA; E

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 8/2/24, para inclusão de apensados (112)

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Seguridade Social e Família - PL 1967/99:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes - PL 1967/99:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Projetos apensados: 4004/04, 4015/04, 4096/04, 4442/04, 4969/05, 6687/06, 7171/06, 7472/06, 163/07, 649/07, 738/07, 754/07, 829/07, 1855/07, 2290/07, 3069/08, 3525/08, 3697/08, 3976/08, 4071/08, 4104/08, 4638/09, 5093/09, 5107/09, 5503/09, 6963/10, 7831/10, 397/11, 675/11, 826/11, 1130/11, 1233/11, 1254/11, 1447/11, 1451/11, 1452/11, 3641/12, 3751/12, 4089/12, 4313/12, 5391/13, 6466/13, 6693/13, 7405/14, 7746/14, 7952/14, 368/15, 433/15, 721/15, 923/15, 930/15, 1056/15, 1235/15, 1255/15, 3602/15, 3910/15, 5548/16, 6552/16, 7241/17, 7576/17, 7953/17, 8009/17, 8094/17, 8307/17, 8308/17, 8375/17, 8496/17, 8539/17, 8736/17, 8768/17, 8888/17, 8914/17, 9131/17, 9452/17, 9453/17, 9975/18, 10422/18 e 10518/18

V - Na Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa - PL 1967/99:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

VI - Projetos apensados: 306/19, 332/19, 565/19, 1252/19, 1511/19, 1888/19, 1903/19, 2144/19, 2807/19, 3012/19, 3758/19, 3912/19, 4385/19, 4547/19, 5613/19, 6261/19, 6511/19, 73/21, 91/21, 126/21, 231/21, 346/21, 621/21, 632/21, 3741/21, 803/22, 1127/22, 2118/22, 2451/22, 2881/22, 1350/23, 1786/23, 2707/23 e 4276/23

(Do Sr. Carlos Nader)

“Concede desconto de 50% (cinquenta por cento) na aquisição de passagem no sistema de transporte interestadual para estudantes Universitário”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - É concedido o desconto de 50% (cinquenta por cento) aos estudantes Universitário na compra de passagem no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º - Os estudantes beneficiados deverão estar devidamente identificados por Carteira Estudantil atualizada, ou declaração estudantil da instituição de ensino universitário.

Art. 3º - A validade do benefício é de 01 (um) ano, prorrogável anualmente.

Art. 4º - Ao deixar as instituições de ensino universitário, o estudante perde o direito ao benefício da meia-passagem.

Art. 5º - As empresas de transporte que operam as linhas interestaduais deverão reservar 02 (dois) assentos dos veículos para os beneficiários desta lei, até 1 (uma) hora antes do horário de partida.

Art. 6º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

Os estudantes do ensino universitário já usufruem deste benefício na esfera municipal, onde são concedidos passes estudantis com desconto na frota de transporte coletivo dos municípios brasileiros. Portanto, é justo e legal que, por analogia, o mesmo benefício exista na frota interestadual.

Os estudantes dos cursos universitários, principalmente do interior, são por força da necessidade, obrigados a estudar em outra cidade, normalmente em casas de parentes ou republicas, que ficam localizadas em outros estados. Isto acarreta custos que dificultam a permanência do aluno no curso universitário, que busca emprego para custear a sua permanência e as passagem interestaduais.

A meia-passagem no transporte intermunicipal representará mais uma conquista e uma relevante redução nas despesas destas pessoas, que já tem orçamento reduzido e com poucas possibilidades imediatas de incremento.

Diante do aqui exposto solicito o apoio dos Nobres Pares, para aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em de de 2004.

Deputado CARLOS NADER
PFL-RJ

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.967, de 1999, do Senado Federal, propõe a gratuidade, para os idosos, no acesso a parques nacionais, locais abertos a visitação pública e museus patrocinados pelo poder público.

Em tramitação por dependência, encontram-se 19 (dezenove) outras Proposições (PL 1.193/95 e outros), que têm por mérito principal a gratuidade nos transportes coletivos intermunicipais e interestaduais e o desconto no transporte aéreo, bem como a gratuidade ou o desconto no acesso a eventos culturais, artísticos e desportivos, para os idosos e portadores de deficiência. A precedência da Proposição do Senado se impõe em razão das disposições dos arts. nºs 142 e 143 do Regimento Interno.

Passando à análise dos apensados, temos o seguinte:

- Projeto de Lei nº 1.193, de 1995, do Deputado Jorge Anders: desconto de 50% (cinquenta por cento) nas tarifas de transporte, de âmbito intermunicipal, interestadual e internacional, para os idosos, aposentados, pensionistas e ex-combatentes.

- Projeto de Lei nº 2.740, de 1997, do Dep. Welinton Fagundes: gratuidade do transporte interestadual, excetuado o aéreo, para os aposentados e pensionistas, maiores de 65 anos, que auferam até 2 salários mínimos;

- Projeto de Lei nº 3.475, de 1997, do Dep. Paulo Paim: gratuidade do transporte rodoviário para os aposentados por invalidez, deficientes físicos e maiores de 60 anos, com renda de até duas vezes o menor benefício da Previdência Social;

- Projeto de Lei nº 3.670, de 1997, do Dep. Roberto Rocha: descontos diferenciados no transporte aéreo (50% e 35%), conforme a alta ou baixa estação, e redução de 35% na tarifa do transporte rodoviário interestadual, para maiores de 55 anos;

- Projeto de Lei nº 3.695, de 1997, do Dep. Cunha Bueno: desconto de 50% no transporte aéreo nacional para os maiores de 65 anos;

- Projeto de Lei nº 3.706, de 1997, do Dep. José Coimbra: desconto de 50% em todas as modalidades de transporte, bem como em eventos culturais e artísticos, para os maiores de 65 anos;

- Projeto de Lei nº 4.316, de 1998, do Dep. Valdir Colatto: desconto e reserva de vagas no transporte coletivo, assim como em hotéis e similares, alterando a Lei do Idoso (8.842, de 1994);

- Projeto de Lei nº 4.644, de 1998, do Dep. Paulo Paim: gratuidade nos transportes rodoviários urbanos, intermunicipais e interestaduais, para aposentados por invalidez, portadores de deficiência e maiores de 60 anos, com renda de até 2 salários mínimos;

- Projeto de Lei nº 387, de 1999, do Dep. Paulo Paim: passe livre para os idosos, a partir de 65 anos, no transporte rodoviário interestadual;

- Projeto de Lei nº 608, de 1999, do Dep. João Henrique: desconto de 50% no transporte rodoviário intermunicipal e interestadual, para os idosos, a partir de 65 anos, portadores de deficiência e estudantes;

- Projeto de Lei nº 979, de 1999, do Dep. Oliveira Filho: desconto de 30% no transporte rodoviário interestadual para os idosos, a partir de 65 anos, com benefício fiscal do Imposto de Renda para as empresas, prevista a penalidade de multa (50.000 UFIRs), a reverter-se em benefício dos idosos carentes;

- Projeto de Lei nº 909, de 1999, do Dep. Ricardo Izar: gratuidade no transporte ferroviário para os maiores de 65 anos e aposentados;

- Projeto de Lei nº 901, de 1999, do Dep. Dr. Hélio: desconto de 50% nos ingressos para eventos relativos culturais, esportivos e de lazer, para os idosos a partir de 65 anos;

- Projeto de Lei nº 1.106, de 1999, do Dep. Paulo Rocha: passe livre no transporte interestadual para o idoso, a partir de 65 anos, com renda mensal inferior a 2 salários mínimos (ampliação da Lei nº 8.899, de 1994, que concedeu o benefício ao portador de deficiência);

- Projeto de Lei nº 2.021, de 1999, do Deputado Luiz Bittencourt: **previdência do idoso no acesso aos transportes coletivos, com previsão de penalidades de advertência e multa de R\$500,00 (quinhentos reais) por infração;**

- Projeto de Lei nº 2.321, de 2000, do Deputado José Carlos Coutinho: **desconto de 50% nos eventos culturais, artísticos e desportivos, para os idosos, a partir de 65 anos;**

- Projeto de Lei nº 2.697, de 2000, do Deputado Pompeo de Mattos: **reserva de lugares, em número de 5%, nos eventos culturais e esportivos, patrocinados pelos governos federal e estaduais, para os idosos, a partir de 60 anos;**

- Projeto de Lei nº 3.024, de 2000, do Deputado José Carlos Elias: **aceitação de qualquer documento de identificação, de validade nacional, para o acesso do idoso, a partir de 65 anos, aos transportes coletivos urbanos;**

- Projeto de Lei nº 3.149, de 2000, do Deputado Rubens Furlan: **aceitação de qualquer documento de identificação, de validade nacional, para o acesso do idoso aos transportes coletivos urbanos;**

- Projeto de Lei nº 3.192, de 2000, do Deputado José Carlos Coutinho: **desconto de 50% nas tarifas aéreas de vôos domésticos, para os idosos, a partir de 65 anos.**

Sobre a matéria, o Deputado Djalma Paes apresenta Voto em Separado, em que se reporta aos preceitos constitucionais relativos aos direitos sociais e à proteção ao idoso, argumentando que, em defesa da integração do idoso, muitos países põem em prática programas de viagens culturais e de lazer, por meio de abatimento nas tarifas dos transportes e nas despesas de hospedagem. Em vista disso, concorda com o mérito do Projeto de Lei nº 1.193/95, referente ao desconto de 50% nas passagens aéreas, rodoviárias e ferroviárias, em percursos intermunicipais e interestaduais, excluídos os internacionais.

Nô prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos Projetos.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Somos solidários com as iniciativas desta Casa no sentido de proporcionar às pessoas idosas a atenção especial prevista no art. 230 da Constituição Federal, sobretudo nesta oportunidade em que se desenrolam os trabalhos da Comissão Especial para a elaboração do Estatuto do Idoso.

A prudência recomenda, todavia, uma análise criteriosa dos Projetos em apreço, em virtude dos desdobramentos sobre o sistema de transportes coletivos.

A proposta comum a quase todos os Projetos consiste em proporcionar aos idosos a condição de usuários especiais dos transportes coletivos, em todas as suas modalidades, pelo que ora se propõe a isenção total, ora um desconto substancial nas tarifas.

Embora haja maior recorrência para o transporte rodoviário intermunicipal e interestadual, há propostas que defendem abatimentos também para o transporte aéreo.

Alguns Projetos encontram inspiração na Lei nº 8.899, de 1994, que "concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no transporte coletivo interestadual", tentando estender esse benefício a idosos, aposentados e ex-combatentes.

Entretanto, cumpre notar que esta Lei, embora aprovada desde 1994, ainda encontra óbices para sua efetivação, em vista das resistências das empresas de transporte quanto ao custeio da despesa.

Desse modo, entendemos plausível a gratuidade ou passe livre apenas para os idosos, maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, e portadores de deficiência, quanto aos transportes rodoviários, ferroviários e aquaviários.

No transporte aéreo, acatamos a proposta de desconto de 50% (cinquenta por cento) nas tarifas, restrito todavia aos vôos domésticos

Outra questão importante refere-se à necessidade de determinação exata no que diz respeito à identificação dos idosos, bem assim dos portadores de deficiência, para o ingresso nos veículos de transporte coletivo.

Não é admissível a recusa das empresas em aceitar outros documentos de identificação, que não a carteira de identidade. Configura-se um abuso impingir a um velhinho a desconfiança da veracidade do documento que carrega, quer se trate da certidão de nascimento, da carteira profissional, do título de eleitor ou de outro documento que tenha validade nacional.

No que tange à cultura e ao lazer, entendemos adequado aprovar o desconto de 50% (cinquenta por cento) nos ingressos para eventos culturais, artísticos e desportivos, assim como a gratuidade, quando promovidos pelo poder público, observada a reserva de 5% (cinco por cento) dos lugares para os idosos. No acesso a parques nacionais e outras áreas de visitação pública, é razoável a concessão da gratuidade. Já para as despesas de hospedagem em hotéis e similares, entendemos razoável o desconto de 30% (trinta por cento), com a reserva de vagas.

Por fim, é oportuno que se estabeleçam penalidades pelo descumprimento da lei, conforme o caso, variando de advertência a multa.

Por todo o exposto, votamos pela rejeição dos Projetos de Lei nºs 1.193, de 1995, 3.475, de 1997, 3.670, de 1997, 4.644, de 1998, 608, de 1999, e 979, de 1999; pela aprovação parcial dos Projetos de Lei nºs 3.706, de 1997, e 4.316, de 1998; e pela aprovação dos Projetos de Lei nºs 2.740, de 1997, 3.695, de 1997, 387, de 1999, 901, de 1999, 909, de 1999, 1.106, de 1999, 1.967, de 1999, 2.021, de 1999, 2.321, de 2000, 2.697, de 2000, 3.024, de 2000, 3.149, de 2000, e 3.192, de 2000, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, 1 de fevereiro de 2000


Deputado VICENTE CAROPRESO
Relator

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.967, DE 1999
e aos apensos Projetos de Lei nºs 2.740/97, 3.695/97, 3.706/97,
4.316/98, 387/99, 901/99, 909/99, 1.106/99, 2.021/99, 2.321/00,
2.897/00, 3.024/00, 3.149/00, e 3.192/00.**

Determina a gratuidade dos transportes rodoviários, ferroviários e hidroviários, para idosos maiores de sessenta e cinco anos e pessoas portadoras de deficiência, e as outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. É assegurada a gratuidade dos transportes coletivos rodoviários, ferroviários e hidroviários, assim como o desconto de cinquenta por cento nas tarifas dos transportes aéreos, em vôos domésticos, aos idosos maiores de sessenta e cinco anos e às pessoas portadoras de deficiência.

Parágrafo único. Os maiores de sessenta e cinco anos e os portadores de deficiência terão precedência para o embarque nos veículos dos transportes de que trata este artigo.

Art. 2º. Para as pessoas referidas no artigo anterior, é também assegurado:

I - gratuidade nos eventos culturais, artísticos e desportivos, desde que promovidos pelo Poder Público;

II - desconto de cinquenta por cento no ingresso para eventos culturais, artísticos e desportivos, quando promovidos pela iniciativa privada;

III - desconto de trinta por cento nas diárias de hotéis e similares.

§ 1º. A gratuidade a que se refere o inciso I deste artigo se aplica no acesso aos parques nacionais e demais locais de conservação ambiental abertos à visitação pública.

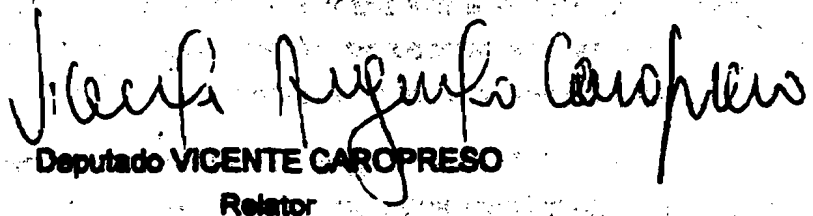
§ 2º. É obrigatória a reserva de cinco por cento dos lugares ou vagas para maiores de sessenta e cinco anos e portadores de deficiência.

Art. 3º. Para os efeitos desta lei, é obrigatória a aceitação de qualquer documento de identificação, de validade nacional.

Art. 4º. Pelo descumprimento do disposto nesta lei, aplicar-se-ão as penas de advertência e de multa, no valor de R\$500,00 (quinhentos reais), em caso de reincidência.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 1 de fevereiro de 2001.

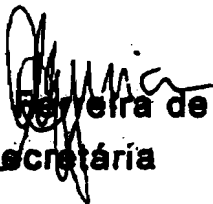

Deputado VICENTE CAROPRESO
Relator

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS PROJETO DE LEI Nº 1.967/99

Nos termos do art. 119, caput, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a Srª. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 23 de março de

2001 . por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas ao substitutivo.

Sala da Comissão, em 30 de março de 2001


Gardene M. Ferreira de Aguiar
Secretária

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, unanimemente, o Projeto de Lei nº 1.967, de 1999, os de nºs 2.740, 3.695/1997, 387, 901, 909, 1.106, 2.021/1999, 2.321, 2.697, 3.024, 3.149, 3.192/2000, parcialmente os de nºs 3.706/1997 e 4.316/1998, apensados, com substitutivo, e rejeitou os de nºs 1.193/1995, 3.475, 3.670/1997, 4.644/1998, 608 e 979/1999, apensados, nos termos do parecer do Relator, Deputado Vicente Caropreso. O Deputado Djalma Paes apresentou Voto em Separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Laura Carneiro – Presidente; José Linhares, Ângela Guadagnin e Vicente Caropreso – Vice-Presidentes; Almerinda de Carvalho, Antônio Joaquim Araújo, Ariston Andrade, Armando Abílio, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Mosconi, Cleuber Carneiro, Dr. Benedito Dias, Dr. Rosinha, Eduardo Barbosa, Eduardo Seabra, Elias Murad, Eni Valtolini, Euler Moraes, Henrique Fontana, Ildafonso Cordeliro, Ivan Paixão, Jandira Feghali, João Caldas, Jorge Alberto, Jorge Pinheiro, Lavoisier Maia, Lídia Quinan, Lúcia Vânia Oliveira Filho, Orlando Desconsi, Orlando Fantazzini, Osmar Terra, Rafael Guerra, Raimundo

Gomes de Matos, Remi Trinta, Rommel Feijó, Salomão Gurgel, Saulo Pedrosa, Ursicino Queiroz e Waldemir Moka.

Sala da Comissão, em 27 de junho de 2001.


Deputada **LAURA CARNEIRO**
Presidente

PROJETO DE LEI Nº 1.967, DE 1999
(Aposos os PLs nºs 2.740, 3.695, 3.706/1997, 4.316/1998, 387, 901, 909, 1.106, 2.021/1999, 2.321, 2.697, 3.024, 3.149 e 3.192/2000)

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Determina a gratuidade dos transportes rodoviários, ferroviários e hidroviários, para idosos maiores de sessenta e cinco anos e pessoas portadoras de deficiência, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. É assegurada a gratuidade dos transportes coletivos rodoviários, ferroviários e hidroviários, assim como o desconto de cinquenta por cento nas tarifas dos transportes aéreos, em vôos domésticos, aos idosos maiores de sessenta e cinco anos e às pessoas portadoras de deficiência.

Parágrafo único. Os maiores de sessenta e cinco anos e os portadores de deficiência terão precedência para o embarque nos veículos dos transportes de que trata este artigo.

Art. 2º. Para as pessoas referidas no artigo anterior, é também assegurado:

I - gratuidade nos eventos culturais, artísticos e desportivos, desde que promovidos pelo Poder Público;

II - desconto de cinquenta por cento no ingresso para eventos culturais, artísticos e desportivos, quando promovidos pela iniciativa privada;

III - desconto de trinta por cento nas diárias de hotéis e similares.

§ 1º. A gratuidade a que se refere o inciso I deste artigo se aplica no acesso aos parques nacionais e demais locais de conservação ambiental abertos à visitação pública.

§ 2º. É obrigatória a reserva de cinco por cento dos lugares ou vagas para maiores de sessenta e cinco anos e portadores de deficiência.

Art. 3º. Para os efeitos desta lei, é obrigatória a apresentação de qualquer documento de identificação, de validade nacional.

Art. 4º. Pelo descumprimento do disposto nesta lei, aplicar-se-ão as penas de advertência e de multa, no valor de R\$500,00 (quinhentos reais), em caso de reincidência.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 27 de junho de 2001.


Deputada **LAURA CARNEIRO**
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO DJALMA PAES

O Projeto de Lei N.º 1.193, de 1995, tem por objetivo a instituição do desconto de 50% (cinquenta por cento) nas tarifas de transporte, de âmbito intermunicipal, interestadual e internacional, para os idosos, aposentados, pensionistas e ex-combatentes.

A Constituição Federal em seu Artigo 230 § 2.º, assegura aos maiores de sessenta e cinco anos a gratuidade dos transportes coletivos urbanos, numa clara declaração de reforço ao contido nos artigos 230 e 6.º da mesma norma legal.

O Art.230 diz:

"Art.230 A família, a Sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito a vida." Grifos nossos.

No Art. 6.º temos:

"Art. 6.º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção a maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição." Grifos nossos.

Todos nós sabemos que quando o cidadão atinge a 3.ª idade, ele fica mais susceptível a doenças e principalmente a depressões, que em muitos casos são provocadas pela ociosidade com que ficam relegados em suas casas após a aposentadoria.

Os países desenvolvidos vêm criando diversos programas de viagens culturais e de lazer para seus habitantes de 3.ª idade, sendo muito comum na Europa e na América encontrarmos grupos de idosos viajando de

ônibus ou de avião, conhecendo as belezas e riquezas de seu país. Isto acontece devido a programas que permitem aos idosos abatimento de tarifas aéreas, rodoviárias, ferroviárias e até mesmo nas redes de hotéis.

A experiência tem demonstrado que o trabalho de integração do idoso em programas como esses têm propiciado melhor qualidade de vida a esses cidadãos, bem como a possibilidade de constatar a sua condição de participar efetivamente da sociedade.

Entendo que o projeto PL n.º 1.193, de 1995, de autoria do Dep. Jorge Anders e Outros possibilita ao Estado demonstrar seu interesse em assegurar a participação do idoso na comunidade, de defender sua dignidade já que o projeto prever abatimento de tarifa e não gratuidade, garantindo também o bem estar e o direito a uma vida mais digna.

Sugiro ao nobre relator que mantenha a mesma idade estabelecida no Art.230, § 2.º da Constituição, ou seja, 65 (sessenta e cinco anos). E, que este benefício seja apenas para deslocamentos intermunicipais e interestaduais, não estendendo-se a passagens internacionais.

Entendemos que o benefício deve ser concedido ao idoso até uma determinada faixa de rendimento, atendendo a preocupação do nobre relator em não prejudicar aos demais cidadãos usuários, com a inflação das tarifas.

Mesmo que nossas sugestões não sejam acatadas pelo relator, entendemos que o projeto é importante e justo, portanto somos pela sua aprovação.

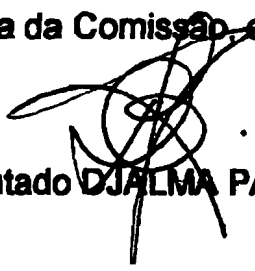
Nesse sentido, propomos que seja alterado o art. 1.º do Projeto de Lei n.º 1.193, de 1995, que deverá ter a seguinte redação:

"Art. 1.º Os idosos com mais de sessenta e cinco anos, os aposentados, pensionistas, e ex-combatentes serão beneficiados com 50% (cinquenta por cento) de desconto na compra de passagens aéreas, rodoviárias, ferroviárias, para deslocamentos intermunicipais e interestaduais."

.....

Ao submetemos à apreciação dos membros desta Comissão de Seguridade Social e Família o nosso voto, esclarecemos que somos pela aprovação do PL n.º 1.193, de 1995, desde que conste em seu texto a alteração que estamos propondo.

Sala da Comissão, em 26 de novembro


Deputado DJALMA PAES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei 1.967-A, de 1999, do Senado Federal, garante a gratuidade a maiores de sessenta anos em Parques Nacionais e locais de conservação ambiental abertos à visitação pública, assim como a museus mantidos pelo poder público.

A este, foram apensados 20 projetos de lei que, em linhas gerais, concedem gratuidade ou desconto para idosos – e, em alguns casos, também para pessoas portadoras de necessidades especiais - no transporte de passageiros e em eventos culturais, artísticos e desportivos.

As proposições apensadas são as seguintes:

1) Projeto de Lei n.º 1193/95

Autor: Deputado Jorge Anders

Conteúdo: Desconto de 50% para maiores de 60 anos, aposentados, pensionistas e ex-combatentes no transporte coletivo de passageiros, em todos os modais;

2) Projeto de Lei n.º 387/1999

Autor: Deputado Paulo Paim

Conteúdo: Gratuidade para maiores de 65 anos no transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros;

3) Projeto de Lei n.º 608/1999

Autor: Deputado João Henrique

Conteúdo: Desconto de 50% para portadores de necessidades especiais, maiores de 65 anos e estudantes no transporte coletivo rodoviário interestadual e intermunicipal de passageiros;

4) Projeto de Lei n.º 901/1999

Autor: Deputado Doutor Hélio

Conteúdo: Desconto de 50% para maiores de 65 anos no ingresso em casas de cultura, diversões e praças esportivas;

5) Projeto de Lei n.º 979/1999

Autor: Deputado Oliveira Filho

Conteúdo: Desconto de 30% para maiores de 65 anos no transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros;

6) Projeto de Lei n.º 1106/1999

Autor: Deputado Paulo Rocha

Conteúdo: Gratuidade para maiores de 65 anos no transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros;

7) Projeto de Lei n.º 2021/1999

Autor: Deputado Luiz Bittencourt

Conteúdo: Determina a precedência de acesso para maiores de 65 anos no sistema de transporte coletivo de passageiros;

8) Projeto de Lei n.º 2321/2000

Autor: Deputado José Carlos Coutinho

Conteúdo: Desconto de 50% para maiores de 65 anos em casas de diversão e espetáculos, museus e praças esportivas;

9) Projeto de Lei n.º 2697/2000

Autor: Deputado Pompeo de Mattos

Conteúdo: Reserva de 5% dos assentos para maiores de 60 anos em espetáculos culturais e esportivos promovidos ou patrocinados pelos governos federal e estaduais;

10) Projeto de Lei n.º 2740/1997

Autor: Deputado Wellington Fagundes

Conteúdo: Gratuidade para maiores de 65 anos, comprovadamente carentes, no transporte coletivo interestadual rodoviário, ferroviário e hidroviário de passageiros;

11) Projeto de Lei n.º 3024/2000

Autor: Deputado José Carlos Elias

Conteúdo: Determina que o documento oficial de identidade é hábil para comprovação de maioridade de 65 anos para efeitos de usufruto da gratuidade no transporte urbano;

12) Projeto de Lei n.º 3475/1997

Autor: Deputado Paulo Paim

Conteúdo: Gratuidade para maiores de 60 anos, aposentados por invalidez e portadores de necessidades especiais no transporte coletivo rodoviário urbano, intermunicipal e interestadual;

13) Projeto de Lei n.º 3670/1997

Autor: Deputado Roberto Rocha

Conteúdo: Desconto para maiores de 55 anos de 35% a 50% no transporte aéreo doméstico e de 35% no transporte rodoviário interestadual;

14) Projeto de Lei n.º 3695/1997

Autor: Deputado Cunha Bueno

Conteúdo: Desconto de 50% para maiores de 65 anos no transporte aéreo doméstico;

15) Projeto de Lei n.º 3706/1997

Autor: Deputado José Coimbra

Conteúdo: Desconto de 50% para maiores de 65 anos em todos os modais de transporte coletivo de passageiros, teatros, cinemas, museus e cursos;

16) Projeto de Lei n.º 4316/1998

Autor: Deputado Valdir Colatto

Conteúdo: Abatimento no preço e reserva de 5% de vagas para idosos em hotéis e em todos os modais de transporte coletivo de passageiros;

17) Projeto de Lei n.º 4644/1998

Autor: Deputado Paulo Paim

Conteúdo: Gratuidade para maiores de 60 anos que recebem até dois salários mínimos, aposentados por invalidez e portadores de necessidades especiais no transporte rodoviário coletivo de passageiros urbano, intermunicipal e interestadual;

18) Projeto de Lei n.º 3149/2000

Autor: Deputado Rubens Furlan

Conteúdo: Determina que todo documento oficial é válido para comprovação de idade para gozo da gratuidade no transporte urbano para maiores de 65 anos;

19) Projeto de Lei n.º 3192/2000

Autor: Deputado José Carlos Coutinho

Conteúdo: Desconto de 50% para maiores de 65 anos no transporte coletivo aéreo doméstico de passageiros.

20) Projeto de Lei n.º 909/1999

Autor: Deputado Ricardo Izar

Conteúdo: Garante a gratuidade do transporte ferroviário aos passageiros maiores de sessenta e cinco anos e aos aposentados.

O Projeto de Lei n.º 1967-A/1999 e seus apensos foram aprovados pela Comissão de Seguridade Social e Família, na forma de um Substitutivo, de autoria do deputado Vicente Caropreso.

O Substitutivo em questão assegura aos maiores de 65 anos e aos portadores de necessidades especiais os seguintes benefícios:

- a) gratuidade no transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e hidroviário;
- b) desconto de 50% no transporte aéreo doméstico;
- c) precedência no embarque;
- d) gratuidade nos eventos culturais, artísticos e desportivos promovidos pelo Poder Público;
- e) desconto de 50% nos eventos culturais, artísticos e desportivos promovidos pela iniciativa privada;
- f) desconto de 30% nas diárias de hotéis e similares;
- g) gratuidade para acesso a parques nacionais e demais locais de conservação ambiental abertos à visitação pública;

Além disso, dispõe que qualquer documento de identificação de validade nacional deverá ser aceito para os efeitos da lei e comina pena de advertência pelo descumprimento e multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) em caso de reincidência.

ANÁLISE

O projeto original do Senado não trata de matéria de transporte. Diz respeito apenas ao acesso de idosos a parques e museus mantidos pelo Poder Público.

Entretanto, com a apensação de outros projetos sobre gratuidades a idosos e portadores de necessidades especiais para o transporte em seus múltiplos modais, o projeto veio a esta comissão para análise de mérito.

Antes, porém, de entrar no mérito das proposições, cabem considerações sobre gratuidades e descontos de modo geral para o transporte, com apoio na Constituição e nas normas específicas sobre esse importante setor da nossa economia.

Assim, já de antemão, é preciso afirmar que o substitutivo ofertado pela Comissão de Seguridade Social e Família afronta o princípio da isonomia, norma constitucional fundamental, contida no art. 5.º da Lei Maior.

Isto porque a proposta de lei não está tratando desigualmente os desiguais. E, conforme ensina HELY LOPES MEYRELLES, “o que o princípio da isonomia impõe é tratamento igual aos *realmente* iguais. A igualdade nominal não se confunde com a igualdade real”¹.

Ora, o desconto proposto pelo substitutivo não distingue os necessitados, aqueles que, carentes de bens materiais, necessitam do apoio social. Assim, se aprovada, a norma em questão fará com que qualquer maior de 65 anos ou portador de necessidades especiais tenha o desconto, mesmo nas hipóteses em que o destinatário do direito seja pessoa com recursos materiais. Para esses, a proposta cria, então, *privilégio*, algo vedado pelo sistema de direitos fundamentais gerado pela Constituição de 1988, que estabelece, como um dos objetivos da República Federativa do Brasil, “*erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais*” (art. 3.º, III).

Por outro lado, se o substitutivo se fixasse em atender apenas os idosos ou portadores de necessidades especiais carentes, estaria se enquadrando como uma norma de assistência social, dentro do princípio maior da seguridade social (art. 194 da C.F.), uma vez que o art. 203 da Constituição afirma que “a assistência social será prestada a quem dela necessitar, independente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos: I – a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à

¹ “Direito Administrativo Brasileiro”, São Paulo: Malheiros, 26.ª ed., 2001, p. 446.

velhice; (...) IV – a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária.”

Nesse caso, porém, o substitutivo – assim como os projetos apensados – deveria prever as fontes de custeio totais, pois o art. 195, parágrafo 5.º, da Constituição afirma que “nenhum benefício ou serviço de seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total”, uma vez que “a seguridade social será financiada por toda a sociedade, de forma direta e indireta, nos termos da lei, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”, além de outras contribuições (art. 195, *caput*, da C.F.).

É de se ressaltar, por derradeiro, que, mesmo que não existisse tal disposição expressa de indicação de fonte de custeio, o sistema constitucional veda a que um setor da sociedade arque com despesas que são do conjunto da comunidade (art. 195 da C.F.). Pretender que empresas de transporte assumam o ônus de conceder descontos em tarifas agride o princípio da isonomia, pois trata-se de uma discriminação contra esse setor², além de configurar confisco, vedado pelo art. 5.º, XXIV, da Lei Maior, que ainda protege a propriedade (art. 5.º, *caput*, e XXII, e art. 170, II) e estabelece o respeito a livre iniciativa no campo econômico (art. 170, *caput*).

O IMPACTO DO SUBSTITUTIVO NAS TARIFAS

O transporte de passageiros é serviço público delegado à iniciativa privada por meio de contratos de permissão ou concessão, regidos pela Lei 8.666/93 (Lei de Licitações) e pelas Leis 8.987/95 e 9.074/95 (Leis das Concessões), bem como pela legislação inferior específica emanada pelo Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica, no caso do transporte aéreo, e pelo Ministério dos Transportes, nos outros modais

Em todos esses diplomas legais há dispositivos que protegem o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos entre a Administração e o particular que presta o serviço, em consonância com o preceito superior contido no artigo 37, XXI, da Constituição, segundo o qual as obras, serviços, compras e alienações da Administração Pública serão contratados mediante licitação pública, com cláusulas que mantenham as condições efetivas da proposta.

A Lei 8.987/95, no artigo 9.º, § 3.º, dispõe que quaisquer alterações legais havidas após a assinatura do contrato, inclusive as de natureza tributária, que causem impacto no equilíbrio econômico-financeiro entre as partes, implicarão na alteração da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

² Cf. JOSÉ AFONSO DA SILVA, “Curso de Direito Constitucional Positivo”, São Paulo: Malheiros Editores, 2000, 18.ª ed., p. 232.

No que toca às gratuidades, o artigo 35 da Lei 9.074/95 assevera que a estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente está condicionada à previsão dos recursos em lei ou da simultânea revisão da estrutura tarifária.

Mais recentemente, tivemos a aprovação, pelo Congresso Nacional, do projeto de lei de autoria do Executivo, que reformula integralmente o sistema de transporte brasileiro, com a criação de duas agências: a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. O texto do projeto transformou-se na Lei 10.233, de 05 de junho de 2001.

Tal lei, além de criar as referidas agências, dispõe também sobre regras para concessões e licitações, prazos, prorrogações e direitos e deveres dos permissionários e usuários. Em seu art. 39, a Lei 10.233/01, dispõe, expressamente, que qualquer desconto ou redução de tarifas, nas permissões no âmbito dos modais abrangidos pela ANTT e ANTAQ, deverá ser repassado aos demais usuários. Vejamos:

“Art. 39. O contrato de permissão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

(...)

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

(...)

Parágrafo 1.º Os critérios a que se refere o inciso VI do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.”

(g.n.)

O mesmo dispositivo é repetido pelo art. 35, parágrafo 1.º, “b”, da Lei 10.233/01, que trata das concessões. Esse conjunto legal determina, portanto, que qualquer imposição de gratuidades ou descontos no preço de passagens para o transporte de passageiros, se não for assumida pelo Poder Público, será repassada às tarifas, ocasionando aumento.

Por decorrência, os usuários que pagam pelos serviços é que suportarão os ônus dos descontos ou isenções tarifárias concedidas sem a fonte de custeio respectiva.

Vê-se, portanto, que o substitutivo da Comissão de Seguridade Social e Família, bem como os 20 projetos de lei apensados, embora positivos em seu escopo de beneficiar determinados segmentos sociais, se aprovados, serão danosos para o conjunto da sociedade, pois a gratuidade que estabelece aumentará os custos das empresas, acarretando aumento do preço do transporte.

II - VOTO.

O substitutivo ao presente projeto e seus apensos seguem a linha de um sem número de outras proposições atualmente em tramitação nesta Casa que buscam conferir descontos ou gratuidade no sistema de transporte coletivo a várias coletividades sem, no entanto, indicar as fontes de custeio.

Longe de se questionar a necessidade de amplas camadas da população contarem com benefícios que diminuam muitas das desigualdades existentes em nosso país, é necessário chamar a atenção para os perigos do exercício fácil de expedientes que conferem gratuidades sem a necessária contrapartida de fontes de recursos.

Em razão do exposto, esta comissão já firmou o entendimento de que todo e qualquer desconto ou gratuidade no que tange ao transporte coletivo de passageiros deve conter a previsão da respectiva e devida fonte de custeio, conforme estatui o parágrafo 5.º do artigo 195 da Constituição Federal, pois senão ter-se-á um aumento de tarifas em muito prejudicial ao conjunto dos usuários.

Por todas essas razões, somos pela aprovação do PL 1967-A/1999, em sua forma original do Senado, e pela rejeição do substitutivo ofertado pela Comissão de Seguridade Social e Família e de todos os seus 20 projetos de lei apensados.

Sala das Sessões, 18 de março de 2003.



Deputado Chico da Princesa
PL/PR
Relator

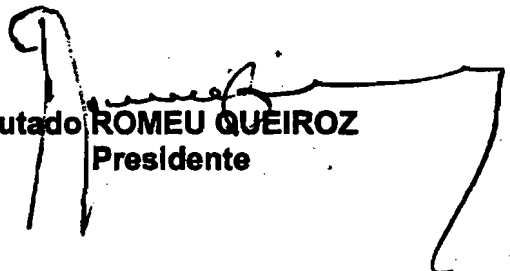
III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 1.967-A/99 e rejeitou os de nºs. 1.193/95, 2.740/97, 3.475/97, 3.670/97, 3.695/97, 3.706/97, 4.316/98, 4.644/98, 387/99, 608/99, 901/99, 909/99, 979/99, 1.106/99, 2.021/99, 2.321/00, 2.697/00, 3.024/00, 3.149/00 e 3.192/00, apensados, e o substitutivo da Comissão de Seguridade Social e Família, nos termos do parecer do relator, Deputado Chico da Princesa, contra o voto da Deputada Iriny Lopes. Os Deputados Antônio Nogueira e Leônidas Cristino abstiveram-se de votar.

Participaram da votação os seguintes Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Neuton Lima e Leodegar Tiscoski - Vice-Presidentes, Antônio Nogueira, Carlos Santana, Iriny Lopes, Telma de Souza, Cleuber Carneiro, Lael Varella, Marcelo Guimarães Filho, Eliseu Padilha, Marcelo Teixeira, Osvaldo Reis, Pedro Chaves, Affonso Camargo, Mário Negromonte, Fernando Gonçalves, Pedro Fernandes, Philemon Rodrigues, Almir Moura, Chico da Princesa, Miguel de Souza, Milton Monti, Oliveira Filho, Beto Albuquerque, Gilberto Nascimento, Gonzaga Patriota, Leônidas Cristino, Amauri Robledo Gasques e Deley - titulares, e Ary Vanazzi, Ivo José, Leandro Vilela, Zé Gerardo, Carlos Alberto Leréia e Nércio Rodrigues - suplentes.

Sala da Comissão, em 19 de março de 2003


Deputado **ROMEU QUEIROZ**
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 4.004, DE 2004

(Do Sr. Edson Duarte)

Concede desconto de 50% aos estudantes comprovadamente carentes no sistema de transporte coletivo interestadual.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) aos estudantes da educação básica e superior, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros.

Parágrafo único. O desconto previsto no *caput* será concedido nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, mediante os termos de regulamentação específica.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A concessão de vantagens à classe estudantil é uma das mais poderosas ferramentas para incentivar os jovens a permanecer na escola, permitindo que possam, assim, aumentar seu nível de instrução e, futuramente, contribuir para uma melhoria permanente na qualidade de vida de suas famílias, especialmente no caso da população mais carente.

Os estudantes das camadas populacionais mais pobres são freqüentemente forçados a abandonar os estudos para que possam trabalhar e gerar renda adicional, quando não única, para o sustento de sua família. Essa situação cria um perverso círculo vicioso que, com raríssimas exceções, aprisiona os membros dessas classes menos favorecidas em uma situação de miséria.

Todos os meios para se reverter esse quadro são válidos. As diversas leis estaduais e municipais que concedem aos estudantes meia-entrada em eventos culturais, esportivos e de diversão são um bom exemplo dessa tentativa. Certamente, nas localidades onde essas leis vigoram, os estudantes sentem-se mais motivados a permanecer na escola, até pela redução dos gastos com outras atividades.

A própria Constituição Federal – CF – estabelece, em seu art. 205, que a educação é direito de todos e dever do Estado e da família, devendo ser promovida e incentivada com a colaboração da sociedade.

Por essas razões entendemos que a classe estudantil carente deve usufruir de alguns benefícios que a incentive, entre eles o desconto nos sistemas de transporte coletivo de passageiros. Como a competência executiva quanto ao transporte coletivo urbano é do Município – art. 30, inciso V, da CF – e a do transporte intermunicipal, nos termos

de competência residual, é dos Estados, sugerimos a concessão do desconto aos estudantes nos transportes interestaduais.

A dimensão continental do país estabelece um fluxo constante de pessoas entre os estados. Com as famílias se deslocando, os mais jovens, principalmente os mais carentes, sofrem mais porque precisam manter seus vínculos com a escola. Nossa proposta, portanto, garante esta relação.

Por outro lado, as empresas de transporte poderão ser beneficiadas com a proposta uma vez que deve aumentar a quantidade de passageiros usando seus serviços.

Esta proposta encontra amparo no art. 21, inciso XII, alíneas “d” e “e” da CF, que concedem à União a competência executiva e, conseqüentemente, o poder de regulamentar os serviços de transporte ferroviário, aquaviário e rodoviário de passageiros que ultrapassem os limites de Estado, e também no art. 22, inciso XI, ainda da CF, onde se estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

É importante ressaltar que a medida proposta tem um cunho educativo, pois possibilitaria aos estudantes carentes, ademais de uma considerável motivação para o prosseguimento dos estudos, uma melhor condição para conhecer, *in loco*, a história, a geografia e os recursos naturais de outras regiões do Brasil, aumentando, assim, sua bagagem cultural.

Além disso, os Estados e os Municípios que ainda não concedem descontos aos estudantes no sistema de transporte coletivo intermunicipal e urbano, respectivamente, também poderão utilizar-se de uma lei federal como parâmetro para implantação do benefício, adequando-o aos sistemas de transporte que lhe competem.

Por essas razões, devido à grande relevância social da matéria, solicitamos aos nobres Pares o apoio para discussão e aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2004.

Deputado EDSON DUARTE
PV-BA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

**Capítulo II
DA UNIÃO**

.....
Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais;

** Inciso XI com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 15/08/1995.*

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens;

** Alínea a com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 15/08/1995.*

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público e a Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios;

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para a execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio;

** Inciso XIV com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

** Inciso XXII com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de concessão ou permissão, é autorizada a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas, industriais e atividades análogas;

c) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa;

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art.37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art.173, § 1º, III;

** Inciso XXVII com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de

deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Lei complementar fixará normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

.....

Capítulo IV DOS MUNICÍPIOS

.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental;

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo Municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo Municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade,

nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de Tribunais, Conselhos ou órgãos de Contas Municipais.

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

.....
Capítulo III
DA EDUCAÇÃO, DA CULTURA E DO DESPORTO

Seção I
Da Educação

Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Art. 206. O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

- I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;
 - II - liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar o pensamento, a arte e o saber;
 - III - pluralismo de idéias e de concepções pedagógicas, e coexistência de instituições públicas e privadas de ensino;
 - IV - gratuidade do ensino público em estabelecimentos oficiais;
 - V - valorização dos profissionais do ensino, garantidos, na forma da lei, planos de carreira para o magistério público, com piso salarial profissional e ingresso exclusivamente por concurso público de provas e títulos;
- * Inciso V com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*
- VI - gestão democrática do ensino público, na forma da lei;
 - VII - garantia de padrão de qualidade.
-

PROJETO DE LEI N.º 4.015, DE 2004

(Da Sra. Gorete Pereira)

Concede descontos em passagens aéreas e hotéis, aos idosos e às pessoas portadoras de deficiência, nos termos que especifica.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 4316/1998 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 4316/1998 o PL 4015/2004 e, em seguida, apense-o ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Aos idosos e às pessoas portadoras de deficiência fica assegurado o desconto de 50% (cinquenta por cento), em períodos de baixa temporada, no valor das passagens aéreas nacionais e das diárias de hotéis, nos termos de regulamentação

específica.

Parágrafo único. O desconto a que se refere o *caput* será concedido para pessoas com renda igual ou inferior a 15 (quinze) salários mínimos.

Art. 2º Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nesta lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, com o advento do Estatuto do Idoso – Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003 –, as pessoas com idade igual ou superior a 60 anos passaram a contar com uma poderosa ferramenta para garantir seus direitos e para que possam gozar de algumas prerrogativas especiais que, certamente, lhe são mais que merecidas.

Como incentivo cultural, o Estatuto garante, em seu art. 23, que *“a participação dos idosos em atividades culturais e de lazer será proporcionada mediante descontos de pelo menos 50% (cinquenta por cento) nos ingressos para eventos artísticos, culturais, esportivos e de lazer, bem como o acesso preferencial aos respectivos locais”*.

No que se refere ao acesso aos sistemas de transporte, além da gratuidade constitucional dos transportes coletivos urbanos, ficou garantida no art. 40 do Estatuto, especificamente para os idosos carentes, o direito de duas vagas gratuitas por veículo, no sistema de transporte coletivo interestadual. Aos que excederem as vagas gratuitas será concedido desconto de 50%. Cabe destacar que o Decreto nº 5.703, de 07 de julho de 2004, que regulamentou esse artigo, garantiu tais vantagens apenas nos sistemas de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, excluindo o transporte aéreo.

Já para as pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, garantiu a gratuidade no sistema de transporte coletivo interestadual. Novamente a regulamentação não atingiu o transporte aéreo.

Todas essas medidas buscaram dar melhor condição às pessoas carentes, idosas ou portadoras de deficiência, de garantir seu direito constitucional de ir e vir, bem como de ter acesso à cultura, saúde, esporte e lazer.

A medida que ora propomos possui um escopo mais abrangente, destinada a proporcionar que, tanto os idosos e os portadores de deficiência carentes, quanto os que possuam uma renda mediana, possam gozar de um benefício que lhes facilite a realização de viagens aéreas, bem como a hospedagem em hotéis.

É importante destacar que tal benefício restringe-se ao período de baixa temporada, quando, normalmente, os hotéis e os vôos domésticos possuem uma taxa de ocupação menor, sendo a prática de descontos uma importante estratégia usada por algumas empresas do setor para aumentar seu faturamento no período.

Dessa forma, além de oferecer uma justa vantagem às pessoas idosas e às portadoras de deficiência, este projeto de lei poderá, ao invés de onerar os hotéis e as empresas ou demais usuários do transporte aéreo, constituir-se em uma importante ferramenta de fomento ao turismo e à aviação nacional.

Por todo o exposto, devido ao grande alcance social da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para a discussão e aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2004.

Deputada GORETE PEREIRA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....
TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS
.....

CAPÍTULO V
DA EDUCAÇÃO, CULTURA, ESPORTE E LAZER

Art. 23. A participação dos idosos em atividades culturais e de lazer será proporcionada mediante descontos de pelo menos 50% (cinquenta por cento) nos ingressos para eventos artísticos, culturais, esportivos e de lazer, bem como o acesso preferencial aos respectivos locais.

Art. 24. Os meios de comunicação manterão espaços ou horários especiais voltados aos idosos, com finalidade informativa, educativa, artística e cultural, e ao público sobre o processo de envelhecimento.

.....
CAPÍTULO X
DO TRANSPORTE
.....

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 5.130, DE 7 DE JULHO DE 2004.
.....

Regulamenta o 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 confere 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 O exercício do direito previsto no art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, rege-se pelas disposições deste Decreto e por normas complementares editadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

**Redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 2004)*

Art. 2º Para fins deste 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;

**Redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 2004*

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

**Redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 2004*

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.

**Incluído pelo Decreto nº 5.155, de 2004*

Art. 3º 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.

§ 1º Incluem-se na condição de serviço convencional:

I - os serviços de transporte rodoviário interestadual convencional de passageiros, prestado com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares;

II - os serviços de transporte ferroviário interestadual de passageiros, em linhas regulares; e

III - os serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias.

§ 2º O beneficiário, para fazer uso da reserva prevista no **caput** deste artigo, deverá solicitar um único "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da transportadora, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da linha do serviço de transporte, podendo solicitar a emissão do bilhete de viagem de retorno, respeitados os procedimentos da venda de bilhete de passagem, no que couber.

**Redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 2004*

§ 3º Na existência de seções, nos pontos de seção devidamente autorizados para embarque de passageiros, a reserva de assentos também deverá estar disponível até o mesmo horário definido para o ponto inicial da linha, consoante o previsto no § 2º.

**Redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 2004*

§ 4º Após o prazo estipulado no § 2º, caso os assentos reservados não tenham sido objeto de concessão do benefício de que trata este Decreto, as empresas prestadoras dos serviços poderão colocar à venda os bilhetes desses assentos, que, enquanto não comercializados, continuariam disponíveis para o exercício do benefício da gratuidade.

**Redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 2004*

§ 5º No dia marcado para a viagem, o beneficiário deverá comparecer ao terminal de embarque até trinta minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda do benefício.

**Redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 2004*

§ 6º O "Bilhete de Viagem do Idoso" e o bilhete com desconto do valor da passagem são intransferíveis.

LEI Nº 8.899, DE 29 DE JUNHO DE 1994

Concede Passe Livre às Pessoas Portadoras de Deficiência no Sistema de Transporte Coletivo Interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

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

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1994; 173º da Independência e 106º da República.

ITAMAR FRANCO

Cláudio Ivanof Lucarevski

Leonor Barreto Barreto Franco

PROJETO DE LEI N.º 4.096, DE 2004
(Do Sr. Jair Bolsonaro)

Dá nova redação ao art. 40 e seus incisos I e II, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que "dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências".

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 40 e seus incisos I e II, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais aéreo, rodoviário, ferroviário e aquaviário, observar-se-á, nos termos da legislação específica: (NR)

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

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

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto do Idoso, instituído pela Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, representou, sem dúvida, grande avanço da sociedade brasileira ao se prestar como instrumento de valorização e proteção às pessoas com idade mais avançada.

Dentre seus benefícios destaca-se a iniciativa, que ora nos reportamos, em conceder a reserva gratuita de duas vagas por viagem e desconto para os demais excedentes.

Tal contribuição imposta às empresas transportadoras visa, segundo avaliamos, proporcionar um benefício aos idosos, dentro do alcance social objetivado pela lei.

O novel diploma não fez menção as empresas de transporte aéreo, nem tampouco o Decreto nº 5.130, de 7 de julho de 2004, editado pelo chefe do Poder Executivo para regulamentar o dispositivo do artigo 40, incisos I e II, estendeu o justo benefício às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos.

Ora, não nos parece assistir razão em somente as empresas de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário contribuírem para tal benefício aos idosos sem incluir, nos mesmos moldes, as empresas de transporte aéreo.

Ademais, as empresas aéreas em operação no território nacional, por vezes, realizam viagens sem que os assentos estejam completamente ocupados, anunciando a venda de passagens em preços promocionais para alcançar um número maior de passageiros.

A lei contemplou com a gratuidade para dois passageiros nos outros tipos de transportes coletivos e, de forma isonômica, entendemos plausível a extensão também às concessionárias companhias aéreas, que já recebem subsídios governamentais.

No caso de necessidade de viagens de longas distâncias para tratamentos de saúde ou outros fins particulares, e considerando o desgaste ocasionado pela realização de uma viagem em maior período de tempo, o transporte aéreo se torna o mais adequado, em razão do menor desgaste trazido ao passageiro.

Certo da compreensão dos nobres parlamentares, pedimos a aprovação do presente Projeto de Lei, com fim de modificação do já em vigor Estatuto do Idoso, como forma de reconhecimento da necessidade das pessoas de idade mais avançada e da possibilidade das empresas aéreas em atender, de modo análogo aos demais meios de transportes previstos na Lei, aumentando-se o leque de opções para tal benefício.

Sala das Sessões, em 25 de agosto de 2004.

Deputado JAIR BOLSONARO

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 01 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. 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 5.130, DE 07 DE JULHO DE 2004

Regulamenta o [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 confere 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 O exercício do direito previsto no [art. 40 da Lei nº 10.741](#), de 1º de outubro de 2003, rege-se pelas disposições deste Decreto e por normas complementares editadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

** Artigo com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

Art. 2º Para fins deste 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;

** Inciso III com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004 .*

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

** Inciso IV acrescido pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

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

** Primitivo inciso IV renumerado pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

Art. 3º 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.

§ 1º Incluem-se na condição de serviço convencional:

I - os serviços de transporte rodoviário interestadual convencional de passageiros, prestado com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares;

II - os serviços de transporte ferroviário interestadual de passageiros, em linhas regulares; e

III - os serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias.

§ 2º O beneficiário, para fazer uso da reserva prevista no *caput* deste artigo, deverá solicitar um único "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da transportadora, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da linha do serviço de transporte, podendo solicitar a emissão do bilhete de viagem de retorno, respeitados os procedimentos da venda de bilhete de passagem, no que couber.

** § 2º com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004 .*

§ 3º Na existência de seções, nos pontos de seção devidamente autorizados para embarque de passageiros, a reserva de assentos também deverá estar disponível até o mesmo horário definido para o ponto inicial da linha, consoante o previsto no § 2º.

** § 3º com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

§ 4º Após o prazo estipulado no § 2º, caso os assentos reservados não tenham sido objeto de concessão do benefício de que trata este Decreto, as empresas prestadoras dos serviços poderão colocar à venda os bilhetes desses assentos, que, enquanto não comercializados, continuariam disponíveis para o exercício do benefício da gratuidade.

** § 4º com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

§ 5º No dia marcado para a viagem, o beneficiário deverá comparecer ao terminal de embarque até trinta minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda do benefício.

** § 5º com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

§ 6º O "Bilhete de Viagem do Idoso" e o bilhete com desconto do valor da passagem são intransferíveis.

Art. 4º Além das vagas previstas no [art. 3º](#), o idoso com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos terá direito ao desconto mínimo de cinquenta por cento do valor da passagem para os demais assentos do veículo, comboio ferroviário ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros.

§ 1º O desconto previsto no *caput* deste artigo estará disponível desde sete dias antes da data de partida do ponto inicial da linha.

** § 1º com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

§ 2º Quando a empresa prestadora do serviço efetuar a venda do bilhete de passagem com o desconto previsto no *caput* deste artigo, deverá nele constar essa situação, mediante acréscimo

das seguintes informações:

I - desconto para idoso;

II - nome do beneficiário; e

** Inciso II com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004 .*

III - número do documento de identificação do beneficiário.

** Inciso III com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

Art. 5º O "Bilhete de Viagem do Idoso" será emitido pela empresa prestadora do serviço, em pelo menos duas vias, sendo que uma via será destinada ao passageiro e não poderá ser recolhida pela transportadora, e nela constarão, no mínimo, as seguintes indicações:

I - nome, endereço da empresa prestadora do serviço, número de inscrição no CNPJ e data da emissão do bilhete;

** Inciso I com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

II - denominação "Bilhete de Viagem do Idoso";

III - número do bilhete e da via;

** Inciso III com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

IV - origem e destino da viagem;

V - prefixo da linha e suas localidades terminais;

VI - data e horário da viagem;

VII - número da poltrona;

VIII - nome do beneficiário; e

IX - número do documento de identificação do beneficiário.

Art. 6º No ato da solicitação do "Bilhete de Viagem do Idoso" ou desconto do valor da passagem, o interessado deverá apresentar documento pessoal que faça prova de sua idade e da renda igual ou inferior a dois salários-mínimos.

§ 1º A prova de idade do beneficiário idoso far-se-á mediante apresentação de qualquer documento pessoal, com fé pública, que a comprove e o identifique.

** § 1º com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

§ 2º A comprovação de renda será feita mediante a apresentação de um dos seguintes documentos:

I - Carteira de Trabalho e Previdência Social com anotações atualizadas;

II - contracheque de pagamento ou documento expedido pelo empregador;

III - carnê de contribuição para o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS;

IV - extrato de pagamento de benefício ou declaração fornecida pelo INSS ou outro regime de previdência social público ou privado; e

V - documento ou carteira emitida pelas Secretarias Estaduais ou Municipais de Assistência Social ou congêneres.

Art. 7º A segunda via do "Bilhete de Viagem do Idoso" deverá ser arquivada, permanecendo a mesma em poder da empresa prestadora do serviço nos trezentos e sessenta e cinco dias subseqüentes ao término da viagem.

Parágrafo único. As empresas prestadoras dos serviços de transporte deverão periodicamente informar à ANTT e à ANTAQ, de acordo com as respectivas esferas de atuação dessas Agências, a movimentação de usuários titulares do benefício, por linha e por situação.

** § único com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

Art. 8º Os beneficiários de que trata este Decreto estão sujeitos aos procedimentos de identificação de passageiros ao apresentarem-se para embarque, de acordo com o estabelecido pelas Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário, em suas respectivas esferas de atuação.

Art. 8º-A. O benefício concedido ao idoso alcança os mesmos direitos garantidos aos demais passageiros.

** Artigo, caput, acrescido pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

Parágrafo único. Não estão incluídas no benefício as tarifas de pedágio e de utilização dos terminais e as despesas com alimentação.

** § único acrescido pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

Art. 9º Compete à ANTT e à ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, editar normas complementares para o cumprimento do disposto neste Decreto, notadamente sobre:

** Artigo com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

I - a tipificação das condutas que caracterizem infrações a este Decreto e suas normas complementares; e

** Inciso I acrescido pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

II - o valor das multas correspondentes às infrações cometidas.

** Inciso II acrescido pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004).*

Parágrafo único. A aplicação de multa não elide a imposição das demais sanções legais e contratuais, nem das de natureza cível e penal.

** § único com redação dada pelo Decreto nº 5.155, de 23/07/2004.*

Art. 10. Este Decreto entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de agosto de 2004.

Brasília, 7 de julho de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Alfredo Nascimento

PROJETO DE LEI N.º 4.442, DE 2004 (Do Sr. Simplício Mário)

Dispõe sobre a concessão de passe estudantil aos alunos matriculados em cursos técnicos ou profissionalizantes.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4004/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Será concedido passe estudantil aos alunos matriculados em cursos técnicos ou profissionalizantes, nas mesmas condições concedidas aos demais alunos da educação básica e superior.

Parágrafo único. Os passes a que se refere o caput terão validade correspondente ao período do curso.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os cursos técnicos são procurados por aqueles que buscam a inserção ou reinserção no mercado de trabalho, isto é, pelos brasileiros em situação de risco de exclusão.

Ainda que o curso seja modular, curto ou não tenha o ciclo anual, o gerenciamento

dos novos passes estudantis pode ser feito com os recursos tecnológicos modernos que permitem fiscalizar por exemplo a frequência das meias entradas de cinema. Se o curso é reconhecido pelas autoridades educacionais, faz parte do sistema e não pode ser discriminado.

A concessão de passe estudantil para os alunos matriculados em cursos técnicos encontra respaldo em vários dos princípios constitucionais, a começar pelo princípio da isonomia, consagrado no art. 5º, *caput* – todos são iguais perante a lei, não cabendo negar aos educandos de uma modalidade de ensino aquilo que é concedido aos demais.

A Educação é direito de todos e dever do Estado e será promovida com a colaboração da sociedade (art. 205).

Há quem entenda tratar-se a questão do passe de tema tipicamente municipal. Ocorre que a Carta Magna dispõe que compete privativamente à União legislar sobre as diretrizes da política nacional de transportes (art.22,IX), trânsito e transporte (art. 22,XI), e diretrizes e bases da Educação nacional(art.22,XXIV).E, de fato, o passe escolar pode significar o **acesso** do educando à escola, valor protegido pelo art. 206,I.

É competência comum dos entes federativos brasileiros, proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência e promover a integração social dos setores desfavorecidos(art. 23,V e X).

Constitui meta do Plano Nacional de Educação-PNE (Lei nº10.172/01):

“7.Educação Tecnológica e Formação profissional...

.....

7.3.Objetivos e Metas

.....

*10.Estabelecer parcerias entre o sistemas federal, estaduais e municipais e a iniciativa privada, para ampliar e incentivar a ofertas de educação profissional. **’*

Toda a legislação brasileira orienta-se, pois, no sentido de garantir o direito à educação do cidadão, direito cujo exercício começa com o acesso que tem no passe escolar um de seus principais instrumentos.

Sala das Sessões, em 17 de novembro de 2004.

Deputado SIMPLÍCIO MÁRIO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA**

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

TÍTULO II DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

- I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;
- II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;
- III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;
- IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;
- V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;
- VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;
- VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;
- VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;
- IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;
- X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;
- XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;
- XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;
- XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;
- XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;
- XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;
- XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;
- XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;
- XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;
- XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;
- XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
- XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
- XXII - é garantido o direito de propriedade;
- XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
- XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
- XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade

particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do de cujus;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá júízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado Democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

- a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art.84, XIX;
- b) de caráter perpétuo;
- c) de trabalhos forçados;
- d) de banimento;
- e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido, quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á habeas corpus sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por habeas corpus ou habeas data, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do Poder Público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

- a) partido político com representação no Congresso Nacional;
- b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á habeas data:

- a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes

de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de habeas corpus e habeas data, e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

** Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 14/02/2000.*

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II DA UNIÃO

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;

** Inciso XXVII com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Lei complementar fixará normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II - orçamento;

III - juntas comerciais;

IV - custas dos serviços forenses;

V - produção e consumo;

VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX - educação, cultura, ensino e desporto;

X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;

XI - procedimentos em matéria processual;

XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;

XIII - assistência jurídica e defensoria pública;

XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

XV - proteção à infância e à juventude;

XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

.....
CAPÍTULO III
DA EDUCAÇÃO, DA CULTURA E DO DESPORTO
.....

Seção I
Da Educação

Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Art. 206. O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;

II - liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar o pensamento, a arte e o saber;

III - pluralismo de idéias e de concepções pedagógicas, e coexistência de instituições públicas e privadas de ensino;

IV - gratuidade do ensino público em estabelecimentos oficiais;

V - valorização dos profissionais do ensino, garantidos, na forma da lei, planos de carreira para o magistério público, com piso salarial profissional e ingresso exclusivamente por concurso público de provas e títulos;

* *Inciso V com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

VI - gestão democrática do ensino público, na forma da lei;

VII - garantia de padrão de qualidade.

Art. 207. As universidades gozam de autonomia didático-científica, administrativa e de gestão financeira e patrimonial, e obedecerão ao princípio de indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão.

§ 1º É facultado às universidades admitir professores, técnicos e cientistas estrangeiros, na forma da lei.

* *§ 1º acrescido pela Emenda Constitucional nº 11, de 30/04/1996.*

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se às instituições de pesquisa científica e tecnológica.

* *§ 2º acrescido pela Emenda Constitucional nº 11, de 30/04/1996.*

.....
LEI Nº 10.172, DE 9 DE JANEIRO DE 2001
.....

Aprova o Plano Nacional de Educação e dá outras providências.

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Educação, constante do documento anexo, com duração de dez anos.

Art. 2º A partir da vigência desta Lei, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão, com base no Plano Nacional de Educação, elaborar planos decenais correspondentes.

Art. 3º A União, em articulação com os Estados, o Distrito Federal, os municípios e a sociedade civil, procederá a avaliações periódicas da implementação do Plano Nacional de Educação.

§ 1º O Poder Legislativo, por intermédio das Comissões de Educação, Cultura e Desporto da Câmara dos Deputados e da Comissão de Educação do Senado Federal, acompanhará a execução do Plano Nacional de Educação.

§ 2º A primeira avaliação realizar-se-á no quarto ano de vigência desta Lei, cabendo ao Congresso Nacional aprovar as medidas legais decorrentes, com vistas à correção de deficiências e distorções.

Art. 4º A União instituirá o Sistema Nacional de Avaliação e estabelecerá os mecanismos necessários ao acompanhamento das metas constantes do Plano Nacional de Educação.

Art. 5º Os planos plurianuais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios serão elaborados de modo a dar suporte às metas constantes do Plano Nacional de Educação e dos respectivos planos decenais.

Art. 6º Os Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios empenhar-se-ão na divulgação deste Plano e da progressiva realização de seus objetivos e metas, para que a sociedade o conheça amplamente e acompanhe sua implementação.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO PLANO NACIONAL DE EDUCAÇÃO

ÍNDICE

I - INTRODUÇÃO	
Histórico	06
Objetivos e Prioridades	07
II - NÍVEIS DE ENSINO	
A - EDUCAÇÃO BÁSICA	
1. EDUCAÇÃO INFANTIL	09
1.1. Diagnóstico	09
1.2. Diretrizes	12
1.3. Objetivos e Metas	14
2 - ENSINO FUNDAMENTAL	17
2.1. Diagnóstico	17
2.2. Diretrizes	20
2.3. Objetivos e Metas	23
3 - ENSINO MÉDIO	24
3.1. Diagnóstico	24
3.2. Diretrizes	27
3.3. Objetivos e Metas	29
B - EDUCAÇÃO SUPERIOR	
4 - EDUCAÇÃO SUPERIOR	31
4.1. Diagnóstico	31
4.2. Diretrizes	35
4.3. Objetivos e Metas	37
4.4. Financiamento e Gestão da Educação Superior	39
III - MODALIDADES DE ENSINO	
5 - EDUCAÇÃO DE JOVENS E ADULTOS	40
5.1. Diagnóstico	40
5.2. Diretrizes	43
5.3. Objetivos e Metas	44
6 - EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA E TECNOLOGIAS EDUCACIONAIS	46
6.1. Diagnóstico	46
6.2. Diretrizes	47
6.3. Objetivos e Metas	47
7 - EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA E FORMAÇÃO PROFISSIONAL ..	49
7.1. Diagnóstico	49
7.2. Diretrizes	51
7.3. Objetivos e Metas	51
8 - EDUCAÇÃO ESPECIAL	53
8.1. Diagnóstico	53
8.2. Diretrizes	55
8.3. Objetivos e Metas	56
9 - EDUCAÇÃO INDÍGENA	59
9.1. Diagnóstico	59
9.2. Diretrizes	60
9.3. Objetivos e Metas	61
IV - MAGISTÉRIO DA EDUCAÇÃO BÁSICA	
10 - FORMAÇÃO DOS PROFESSORES E VALORIZAÇÃO DO MAGISTÉRIO	63
10.1. Diagnóstico	63
10.2. Diretrizes	65

PROJETO DE LEI N.º 4.969, DE 2005

(Do Sr. Max Rosenmann)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que "dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências", para assegurar a gratuidade dos transportes coletivos públicos rurais aos idosos maiores de sessenta e cinco anos.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O *caput* do artigo 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

.....”

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal, no art. 230, § 2º, garantiu aos maiores de sessenta e cinco anos a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

O Estatuto do Idoso – Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, no art. 39, dispôs sobre os critérios gerais dessa gratuidade, no âmbito dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

O art. 40 do mesmo Estatuto prevê, para o sistema de transporte coletivo interestadual, nos termos da legislação específica, a reserva de duas vagas gratuitas, por veículo, para idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos, além de desconto de cinquenta por cento, no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, observado o mesmo corte de renda.

Ocorre que há municípios onde o número de idosos em zona rural é expressivo, como é o caso, por exemplo, de São José dos Pinhais, no Paraná, região com grande número de imigrantes, que se fixaram em colônias e nelas permanecem até os dias atuais.

Esses idosos não estão amparados pelas referidas normas. Portanto, por uma questão de equidade, é justo estender-lhes a gratuidade em tela, nas mesmas condições, uma vez que também possuem necessidades decorrentes da idade avançada e do baixo valor de renda, sem ressaltar a precariedade das condições socioeconômicas e da qualidade de vida nas áreas rurais do Brasil, quando comparadas às urbanas.

Assim, por sugestão do Secretário Municipal de Indústria, Comércio e Turismo de São José dos Pinhais, Auro Luís Ferreira de Paula, apresentamos esta proposição, com vistas a estender a gratuidade dos transportes coletivos públicos rurais aos maiores de sessenta e cinco anos.

Desde já, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 30 de março de 2005.

Deputado MAX ROSENMANN

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO VIII DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO VII DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE E DO IDOSO

.....

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

CAPÍTULO VIII DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, ad referendum do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

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.

PROJETO DE LEI N.º 6.687, DE 2006

(Do Sr. Dr. Ribamar Alves)

Estabelece passagem subsidiada para estudantes nos transportes coletivos intermunicipais e interestaduais e dá outras providências.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os estudantes de qualquer nível de ensino têm direito à passagem subsidiada, em pelo menos 50% (cinquenta por cento) de seu valor, nos transportes coletivos intermunicipais, em todo o território nacional.

Art. 2º Para usufruir do direito assegurado por esta lei, os estudantes deverão apresentar documentos comprobatórios de domicílio na instituição de ensino e indicação das linhas de transporte a serem utilizadas.

Art. 3º A fonte de custeio do benefício será o Orçamento Geral da União.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificativa

O custo dos transportes representa uma das maiores dificuldades para os estudantes, que são obrigados a fazer grandes deslocamentos de sua residência ou local de trabalho até a escola.

Na área rural, por exemplo, é comum os municípios menores não oferecem todas as séries do ensino fundamental. O aluno é obrigado a deslocar-se diariamente para municípios vizinhos que ofereçam as séries restantes. O mesmo acontece a alunos que não encontram escolas de 2º grau e nível superior no município onde moram, pois as instituições de ensino superior se concentram geralmente nas cidades maiores ou nas capitais.

Para concluírem os cursos pretendidos, os estudantes deparam-se com o elevado custo do transporte. Esse aspecto implica num obstáculo para a garantia da formação educacional pretendida.

Considerando a importância e alcance social da medida, solicito o apoio dos nobres Colegas.

Sala das Sessão, 07 de março de 2006.

Deputado Dr. Ribamar Alves
PSB/MA

PROJETO DE LEI N.º 7.171, DE 2006

(Do Sr. João Herrmann Neto)

Determina desconto de 50% e isenção nas tarifas de passagens aéreas, marítimas, fluviais e terrestres para os maiores de sessenta e cinco anos e oitenta e cinco anos respectivamente

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º No transporte aéreo, marítimo, fluvial e terrestre, de passageiros maiores de sessenta e cinco anos serão cobradas tarifas com redução de 50% (cinquenta por cento) da passagem de adulto.

Parágrafo primeiro. Esta redução da tarifa vigorará para os deslocamentos intermunicipais, interestaduais e internacionais.

Parágrafo segundo. Quando a acomodação do passageiro a bordo exigir mais de um assento, poderá o transportador cobrar passagem pelo número de poltronas bloqueadas.

Art. 2º No transporte aéreo, marítimo, fluvial e terrestre, de passageiros maiores de oitenta e cinco anos não serão cobradas tarifas de passagem, sim somente valores referentes às taxas de embarque.

Parágrafo único. Esta medida vigorará para os deslocamentos intermunicipais, interestaduais e internacionais somente nos casos de tratamento de saúde comprovados em atestado médico que deverá ser apresentado.

Art. 3º Só terem direito aos benefícios concedidos nesta lei, os idosos que comprovarem rendimento familiar igual ou inferior a 03 (Três) salários mínimos.

Art. 4º Os benefícios desta lei, serão adquiridos independentemente da época requeridos.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte do idoso, acima de sessenta e cinco anos, em coletivos nas áreas urbanas, mereceu destaque no art. 230 § 2º da Constituição Federal, sendo-lhe assegurada a gratuidade.

Já tramitaram na Câmara dos Deputados alguns projetos de lei que determinam a ampliação dessa gratuidade para os deslocamentos intermunicipais dentro das regiões metropolitanas.

O Ministério da Aeronáutica, através da Portaria n.º 956/GM5 de 19/12/89, destaca, no seu art. 65, a questão da redução de 50% da tarifa para passageiros menores de 12 anos.

A cobrança desta tarifa reduzida já vem sendo realizada sem prejuízo das companhias aéreas.

Esse fato comprova que as reduções de tarifas são, em alguns casos, viáveis e até contribuem para os meios de transporte não viagem com lugares desocupados, evitando deseconomias para as empresas.

A questão relativa a gratuidade nos casos de idosos acima de oitenta e cinco anos para tratamento de saúde é muito importante, pois, em determinadas regiões do País existem especialidades da medicina pública melhores desenvolvidas, visto ainda que pessoas nesta faixa etária de idade merecem melhores condições de transporte.

O projeto de lei que apresentamos visa ampliar as facilidades de transportes aos idosos, especialmente para deslocamento intermunicipais, interestaduais e internacionais, mediante, apenas, a redução de 50% da tarifa normal e gratuidade no caso específico de tratamento de saúde.

Acreditamos que tal lei será um grande passo para a conquista, pelo cidadão, ao menos na sua terceira idade, de usufruir de melhores condições para deslocar-se, seja para o lazer, seja para tratamento de saúde ou para visitar parentes. Será esse, certamente, um fato que nos aproximará da qualidade de vida desfrutada, hoje, nos países de primeiro mundo.

Sala das Sessões, em 01 de junho de 2006.

Deputado JOÃO HERRMANN NETO
PDT/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO VIII DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE E DO IDOSO

.....

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

CAPÍTULO VIII
DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, *ad referendum* do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.472, DE 2006

(Do Sr. Inácio Arruda)

Altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso para permitir a gratuidade dos transportes públicos urbanos, semi-urbanos e rurais aos maiores de sessenta anos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4969/2005.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O caput do art. 39, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. Aos maiores de 60 (sessenta) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos, semi-urbanos e rurais, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.”

Art. 2º Fica revogado o § 3º do art. 39, da Lei nº 10.471, de 1º de outubro de 2003.

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

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 10.741/2003 (Estatuto do Idoso) garante às pessoas idosas acima de 60 anos de idade o direito à gratuidade nos transportes coletivos urbanos e semi-urbanos apenas com a apresentação de qualquer documento de identificação, deixando para a regulamentação de lei local as condições para exercício do mesmo direito aos idosos compreendidos na faixa etária entre 60 e 65 anos, conforme o § 3 da referida lei.

Ocorre que tal dispositivo, após 3 anos de vigência do Estatuto do Idoso, tem sido um entrave para a garantida da gratuidade do transporte coletivo para aquela parcela de idosos que se encontram na faixa etária entre 60 e 65 anos, seja por falta de regulamentação por parte dos governos municipais e estaduais, seja por morosidade no processo de concessão da chamada carteirinha do idoso.

Por isso, visando a facilitar a vida dos idosos, o objetivo desta proposição é alterar o art. 39, a fim de permitir o exercício à gratuidade já a partir dos 60 anos apenas com a apresentação de qualquer documento de identificação. Da mesma forma, diante da mudança no *caput* do artigo mencionado, o § 3º ficou inócuo, razão pela qual se pede a revogação deste.

Além disso, para permitir que todos os idosos tenham acesso ao conteúdo do *caput* do art. 39, é necessário estender o direito aos usuários do transporte rural, haja vista que, em algumas localidades, o número de idosos é bem expressivo e, por isso, mudar o texto da lei na forma proposta, seria uma garantia à equidade entre os idosos da zona urbana e os idosos da zona rural.

Sala das Sessões, em 05 de setembro de 2006.

Deputado INÁCIO ARRUDA
PCdoB/CE

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

**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.

.....
.....

**PROJETO DE LEI N.º 163, DE 2007
(Do Sr. Barbosa Neto)**

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º O art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo, observar-se-á, nos termos da legislação específica:

I – a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo ou aeronave 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 ou bilhetes, 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. 2º Esta Lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O Estatuto do Idoso - Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 - concedeu diversos benefícios à parcela da população que conta com mais de sessenta anos de idade, a qual, ressaltamos, merece todo o nosso respeito e reconhecimento.

Referido Estatuto, em seu art. 40, tratou da gratuidade ou desconto no preço de passagens no sistema de transporte coletivo interestadual, e sua regulamentação atualmente em vigor, conforme consta do Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006, abrange o transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Entretanto, lamentavelmente o Estatuto do Idoso deixou de conceder a gratuidade ou desconto no preço de passagens aéreas.

Ora, o Brasil é um país de dimensões continentais não possuidor de malha ferroviária de transporte interestadual de passageiros que seja significativa, o transporte aquaviário interestadual de passageiros tem representatividade apenas na Região Norte, restando, assim, o transporte rodoviário interestadual como única opção relevante.

No transporte rodoviário interestadual muitas vezes as distâncias a serem enfrentadas são medidas em milhares de quilômetros, durando a viagem dois ou três dias, o que causa grande desgaste físico, ainda mais, no caso em apreço, para pessoas idosas, além do que a oneram com inevitáveis gastos com alimentação durante o deslocamento.

Portanto, objetiva o presente Projeto de Lei sanar essa falha constante no Estatuto do Idoso, estendendo, como forma de absoluta justiça, o benefício à gratuidade ou desconto no preço de passagens ao transporte aéreo interestadual.

Aliás, no mais das vezes as aeronaves não decolam com lotação completa e as próprias empresas aéreas já trabalham com preços diferenciados de passagens, de tal modo que nenhum ônus estar-se-ia impingindo ao setor, mas apenas garantindo ao idoso um melhor tratamento e um transporte mais rápido e digno, com menor desgaste físico e menor ônus.

Essas são as razões que nos levam a solicitar o apoio de nossos nobres pares.

Sala das Sessões, em 05 de fevereiro de 2007.

Barbosa Neto

Deputado Federal – PDT/PR

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº10.741, DE 1 DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....
**TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS**
.....

.....
**CAPÍTULO X
DO TRANSPORTE**
.....

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.

Art. 3º Na forma definida no art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003, 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.

§ 1º Para fins do disposto no caput, incluem-se na condição de serviço convencional:

I - os serviços de transporte rodoviário interestadual convencional de passageiros, prestado com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares;

II - os serviços de transporte ferroviário interestadual de passageiros, em linhas regulares; e

III - os serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias.

§ 2º O idoso, para fazer uso da reserva prevista no caput deste artigo, deverá solicitar um único "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da transportadora, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da linha do serviço de transporte, podendo solicitar a emissão do bilhete de viagem de retorno, respeitados os procedimentos da venda de bilhete de passagem, no que couber.

§ 3º Na existência de seções, nos pontos de seção devidamente autorizados para embarque de passageiros, a reserva de assentos também deverá estar disponível até o horário definido para o ponto inicial da linha, consoante previsto no § 2º.

§ 4º Após o prazo estipulado no § 2º, caso os assentos reservados não tenham sido objeto de concessão do benefício de que trata este Decreto, as empresas prestadoras dos serviços poderão colocar à venda os bilhetes desses assentos, que, enquanto não comercializados, continuarão disponíveis para o exercício do benefício da gratuidade.

§ 5º No dia marcado para a viagem, o idoso deverá comparecer ao terminal de embarque até trinta minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda do benefício.

§ 6º O "Bilhete de Viagem do Idoso" e o bilhete com desconto do valor da passagem são intransferíveis.

Art. 4º Além das vagas previstas no art. 3º, o idoso com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos terá direito ao desconto mínimo de cinquenta por cento do valor da passagem para os demais assentos do veículo, comboio ferroviário ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros.

Parágrafo único. Para fazer jus ao desconto previsto no caput deste artigo, o idoso deverá adquirir o bilhete de passagem obedecendo aos seguintes prazos:

I - para viagens com distância até 500 km, com, no máximo, seis horas de antecedência; e

II - para viagens com distância acima de 500 km, com, no máximo, doze horas de antecedência.

Art. 5º O "Bilhete de Viagem do Idoso" será emitido pela empresa prestadora do serviço, em pelo menos duas vias, sendo que uma via será destinada ao passageiro e não poderá ser recolhida pela transportadora.

§ 1º A segunda via do "Bilhete de Viagem do Idoso" deverá ser arquivada, permanecendo em poder da empresa prestadora do serviço nos trezentos e sessenta e cinco dias subsequentes ao término da viagem.

§ 2º As empresas prestadoras dos serviços de transporte deverão informar à ANTT e à ANTAQ, na periodicidade definida em seus regulamentos, a movimentação de usuários titulares do benefício, por seção e por situação.

Art. 6º No ato da solicitação do "Bilhete de Viagem do Idoso" ou do desconto do valor da passagem, o interessado deverá apresentar documento pessoal que faça prova de sua idade e da renda igual ou inferior a dois salários-mínimos.

§ 1º A prova de idade do idoso far-se-á mediante apresentação do original de qualquer documento pessoal de identidade, com fé pública, que contenha foto.

§ 2º A comprovação de renda será feita mediante a apresentação de um dos seguintes documentos:

- I - Carteira de Trabalho e Previdência Social com anotações atualizadas;
- II - contracheque de pagamento ou documento expedido pelo empregador;
- III - carnê de contribuição para o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS;
- IV - extrato de pagamento de benefício ou declaração fornecida pelo INSS ou outro regime de previdência social público ou privado; e
- V - documento ou carteira emitida pelas Secretarias Estaduais ou Municipais de Assistência Social ou congêneres.

Art. 7º O idoso está sujeito aos procedimentos de identificação de passageiros ao apresentarem-se para embarque, de acordo com o estabelecido pela ANTT e pela ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação.

Art. 8º O benefício concedido ao idoso assegura os mesmos direitos garantidos aos demais passageiros.

Parágrafo único. Não estão incluídas no benefício as tarifas de pedágio e de utilização dos terminais e as despesas com alimentação.

Art. 9º Disponibilizado o benefício tarifário, a ANTT, a ANTAQ e o concessionário ou permissionário adotarão as providências cabíveis para o atendimento ao disposto no caput do art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Parágrafo único. A concessionária ou permissionária deverá apresentar a documentação necessária para a comprovação do impacto do benefício no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, observados os termos da legislação aplicável.

Art. 10. Às infrações a este Decreto aplica-se o disposto no art. 78-A e seguintes da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 11. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Ficam revogados os Decretos nºs 5.130, de 7 de julho de 2004, e 5.155, de 23 de julho de 2004. Brasília, 18 de outubro de 2006; 185º da Independência e 118º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Paulo Sergio Oliveira Passos

PROJETO DE LEI N.º 649, DE 2007

(Da Sra. Rebecca Garcia)

Estabelece em 50% do valor integral, a passagem paga por estudantes e professores do ensino superior para participação em cursos de aperfeiçoamento, especialização, pós-graduação e congressos.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta

Art. 1º . Os estudantes e professores do ensino superior têm direito ao abatimento de 50% do valor integral da passagem interurbana em qualquer meio de transporte, desde que comprovem que o deslocamento se destina a participar em cursos de aperfeiçoamento, especialização, pós-graduação e em congressos.

Parágrafo único. A comprovação do deslocamento previsto no *caput* será realizada mediante apresentação de documento da instituição que realiza o curso ou o evento.

Art. 2º . Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

As atividades de pesquisa e pós-graduação se desenvolvem, via de regra, a partir de uma extrema mobilidade dos professores e alunos.

A vida acadêmica pós-graduada se faz, em geral, por meio de estudos em instituições distantes da cidade de origem do estudante. É freqüente, o estudo e a participação em eventos em outros estados e países.

Tais deslocamentos a outras localidades são parte integrante do treinamento do estudante e da vivência do professor e do pesquisador.

Em regiões como a Amazônia, que tenho a honra de representar nesta Casa de Leis, tais deslocamentos são notavelmente onerosos devido às enormes distâncias entre as cidades. O preço das passagens de todos os meios de transportes: aéreos, terrestres, marítimos e fluviais têm um alto custo. Isolam o estudante de sua cidade natal e impedem ou dificultam a participação de muitos em cursos e eventos inerentes à atividade pós-graduada.

Sensíveis a essas situações, apresentamos este projeto de lei que, estamos certos, representará importante contribuição para o avanço dos estudos pós-graduados e para a melhoria das condições de vida de estudantes e professores na Amazônia e em todo o Brasil.

Portanto, estamos convencidos de que receberá a melhor acolhida por parte dos nossos pares.

Sala das Sessões, em 03 de abril de 2007.

Deputada Rebecca Garcia

PROJETO DE LEI N.º 738, DE 2007 **(Da Sra. Manuela D'Ávila)**

Determina a obrigatoriedade das empresas concessionárias de transporte coletivo terrestre de passageiros e autarquias, a aceitarem passagem escolar para transporte nos finais de semana e feriados.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As concessionárias de transporte coletivo terrestre de passageiros e autarquias são obrigadas a aceitar a passagem escolar para o transporte dos passageiros nos finais de semana e em feriados.

§ 1º As passagens a que se refere o caput desse artigo são as concedidas com desconto para os alunos e ou professores;

§ 2º A obrigatoriedade referida no caput desse artigo independe do percentual de desconto concedido na venda da passagem ao estudante ou professor;

§ 3º A obrigatoriedade referida no caput desse artigo independe do título do desconto.

Art. 3º O descumprimento do disposto no art. 1º sujeitará as concessionárias e autarquias infratoras ao ressarcimento aos consumidores de valor equivalente a cem vezes o valor da tarifa, além do imediato restabelecimento no fornecimento de seus serviços de maneira prevista nesta lei.

Parágrafo único. Em caso de reincidência no descumprimento mencionado no caput, aplicar-se-á em dobro o valor da multa.

Art. 4º Esta lei entra em vigor trinta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A condição estudantil se desenvolve em múltiplas esferas. Os estudantes são sujeitos com demandas e potencialidades singulares. Requerem estruturas de suporte adequadas para desenvolver sua formação integral e também para processar suas buscas, construir seus projetos e inserir-se na vida social.

A educação não se resume somente ao aprendizado nos bancos escolares. O acesso do jovem aos bens culturais, como teatro, cinema e espetáculos musicais que compõem a experiência juvenil na sociedade atual, é também primordial para a formação do futuro cidadão.

Arduamente conquistada, a *passagem escolar (ou passe escolar)* existente em milhares de municípios, minimiza a dificuldade, em termos de custos, do deslocamento do estudante de sua residência para a escola.

Assim, a denominada passagem escolar, independentemente da denominação que possui (variável conforme a cidade) é um instrumento fundamental para a educação, auxiliando inclusive os estudantes para o exercício das suas atividades extracurriculares e sua formação cultural como cidadão.

Esse espírito norteou a edição da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei 9.394, de 20 de dezembro de 1996):

“Art. 1º A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais.”

Ainda o Título II da LDB, ao tratar dos Princípios e Fins da Educação Nacional em seu artigo 3º determina em seu inciso X, a valorização da experiência extra-curricular.

Todavia, esse instituto contém, ainda, limitações que dificultam o transporte escolar e é

objeto de diversas proposições municipais que procuram garantir o transporte dos estudantes (e professores) também durante os finais de semana e feriados.

A valorização da experiência extra-curricular somente será possível se os estudantes tiverem a possibilidade mínima de transporte, transporte que hoje infelizmente é considerado um dos grandes empecilhos para a conclusão dos estudos, o que, com essa simples proposição acreditamos que auxiliará o desenvolvimento da atividade extra-curricular, possibilitando o deslocamento dos alunos (e professores) com as passagens que já compraram, já pagaram e tem o direito de transporte negado (na imensa maioria das cidades) durante os finais de semana e feriados.

Nesse sentido, propomos, com o presente projeto, a utilização da passagem escolar também aos domingos e feriados, quando, ordinariamente, ocorrem os principais eventos culturais, de lazer e ainda trabalhos escolares desenvolvidos em grupo.

Sabido que a condição de estudante não se resume ao cumprimento da grade curricular, mas a um complexo de atividades educacionais, que através da presente proposição proporcionará que os beneficiários do passe escolar tenham uma condição maior de realizarem suas atividades escolares também nos finais de semana e feriados.

Por essas razões, contamos com o apoio de nossos Pares para a aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, 17 de abril de 2007.

Deputada Manuela d'Ávila

PCdoB/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.394, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1996

Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional.

**TÍTULO I
DA EDUCAÇÃO**

Art. 1º A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais.

§ 1º Esta Lei disciplina a educação escolar, que se desenvolve, predominantemente, por meio do ensino, em instituições próprias.

§ 2º A educação escolar deverá vincular-se ao mundo do trabalho e à prática social.

**TÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS E FINS DA EDUCAÇÃO NACIONAL**

Art. 2º A educação, dever da família e do Estado, inspirada nos princípios de liberdade e nos ideais de solidariedade humana, tem por finalidade o pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Art. 3º O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

- I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;
- II - liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar a cultura, o pensamento, a arte e o saber;
- III - pluralismo de idéias e de concepções pedagógicas;
- IV - respeito à liberdade e apreço à tolerância;
- V - coexistência de instituições públicas e privadas de ensino;
- VI - gratuidade do ensino público em estabelecimentos oficiais;

- VII - valorização do profissional da educação escolar;
- VIII - gestão democrática do ensino público, na forma desta Lei e da legislação dos sistemas de ensino;
- IX - garantia de padrão de qualidade;
- X - valorização da experiência extra-escolar;
- XI - vinculação entre a educação escolar, o trabalho e as práticas sociais.

TÍTULO III DO DIREITO À EDUCAÇÃO E DO DEVER DE EDUCAR

- Art. 4º O dever do Estado com educação escolar pública será efetivado mediante a garantia de:
- I - ensino fundamental, obrigatório e gratuito, inclusive para os que a ele não tiveram acesso na idade própria;
 - II - progressiva extensão da obrigatoriedade e gratuidade ao ensino médio;
 - III - atendimento educacional especializado gratuito aos educandos com necessidades especiais, preferencialmente na rede regular de ensino;
 - IV - atendimento gratuito em creches e pré-escolas às crianças de zero a seis anos de idade;
 - V - acesso aos níveis mais elevados do ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um;
 - VI - oferta de ensino noturno regular, adequado às condições do educando;
 - VII - oferta de educação escolar regular para jovens e adultos, com características e modalidades adequadas às suas necessidades e disponibilidades, garantindo-se aos que forem trabalhadores as condições de acesso e permanência na escola;
 - VIII - atendimento ao educando, no ensino fundamental público, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde;
 - IX - padrões mínimos de qualidade de ensino, definidos como a variedade e quantidade mínimas, por aluno, de insumos indispensáveis ao desenvolvimento do processo de ensino-aprendizagem.

PROJETO DE LEI N.º 754, DE 2007 (Do Sr. Sabino Castelo Branco)

Determina às Companhias Aéreas que atuem no território nacional, que, durante a baixa temporada, concedam desconto de 50 por cento no preço da passagem a alunos e professores.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As companhias aéreas que operem no território nacional deverão disponibilizar desconto no preço de suas passagens a professores e alunos.

§ 1º Para os efeitos desta lei, entende-se por companhia aérea aquela regida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, consubstanciado na lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

§ 2º O desconto referido no *caput* do presente artigo não poderá ser inferior a 50 (cinquenta por cento) do preço nominal da passagem e não deverá ser cumulativo.

Art. 2º O benefício objeto desta lei deverá ser concedido de 1º de março a 30 de junho e de 1º de agosto a 30 de outubro de cada ano.

Parágrafo único – É facultado à companhia aérea oferecer o desconto nos períodos não abrangidos pelos ditames desta lei.

Art. 3º O desconto terá sempre caráter pessoal e intransferível, sendo vedada sua utilização duas vezes no mesmo ano.

Art. 4º Para fazer jus ao desconto, o professor deverá estar trabalhando efetivamente em Instituição regularmente registrada e reconhecida como tal pelo Ministério da Educação.

Art. 5º O aluno interessado em gozar do desconto objeto desta lei deverá, obrigatoriamente, estar matriculado em Instituição de ensino que seja reconhecida e registrada no Ministério da Educação.

§ 1º É obrigatório ao aluno candidato ao desconto:

a) ter assiduidade de, no mínimo, 60 (sessenta) por cento nas aulas relativas a seu curso;

b) estar em dia com o pagamento das mensalidades devidas à Instituição de ensino, quando matriculado em entidade particular.

Art. 6º No ato da aquisição da passagem aérea com o benefício do desconto, o professor deverá apresentar declaração da Instituição de ensino de que nela exerce suas atividades.

Art. 7º Ao aluno, interessado em adquirir a passagem com o desconto objeto desta lei, caberá apresentar declaração da Instituição de ensino no ato da compra da passagem, detalhando:

a) comprovação de matrícula;

b) comprovação de assiduidade a, no mínimo, 60 (sessenta) por cento das aulas ministradas no período anterior à compra;

c) comprovação de regularidade no pagamento das mensalidades, caso trate-se de aluno de entidade particular.

§ 1º É obrigatória a apresentação, no ato da compra, da Carteira de Estudante.

§ 2º A Instituição de ensino não poderá se recusar a exarar a declaração objeto do *caput* do presente artigo.

Art. 8º Caberá ao Poder Público, por intermédio dos órgãos de defesa do consumidor, fiscalizar o cumprimento do disposto na presente lei.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É de conhecimento geral o fato de que apenas o conhecimento acadêmico não é suficiente para a formação do futuro profissional, que também necessita, cada vez mais, de vivências fora da sala de aula.

Tanto alunos quanto professores, nas mais diferentes disciplinas, necessitam de deslocamento pelo Brasil, seja para participação em eventos, seja para expansão de seu conhecimento.

No entanto, considerando a realidade econômica, torna-se difícil esse deslocamento, especialmente por via aérea, posto o alto valor das passagens, ainda que, em alguns momentos, as companhias aéreas ofereçam descontos ocasionais.

Considerando o fato de que a chamada “baixa temporada”, período que compreende os meses de março a junho e agosto a outubro, é reconhecida como a de menor movimento pelas companhias aéreas, consideramos importante disponibilizar descontos a alunos e professores exatamente nessa ocasião.

A presente lei vai exatamente nessa direção, propiciando aos discentes e docentes, das Instituições de ensino, a possibilidade de adquirir passagens aéreas com desconto de cinquenta por cento.

Com isso, obteriam a possibilidade de viajar pelo País, aprimorando seus conhecimentos e ampliando a interação acadêmica e vivencial, fator de fundamental importância para a formação do aluno e aumento do potencial do professor.

Sabendo da importância do fato, solicito o apoio dos nobres pares na aprovação do presente diploma legal, posto que fator de incremento do turismo interno, além de instrumento para a melhor formação de nossos jovens e acréscimo de cultura para os professores.

Sala das Sessões, em 17 de abril de 2007.

Deputado SABINO CASTELO BRANCO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 I
INTRODUÇÃO**

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o território nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (art. 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 829, DE 2007

(Do Sr. Sandro Mabel)

Concede desconto de 50% (cinquenta por cento) aos estudantes do ensino fundamental, médio e superior no transporte coletivo rodoviário que interliga municípios vizinhos de estados diferentes.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) aos estudantes do ensino fundamental, médio e superior no transporte coletivo rodoviário que interliga municípios vizinhos de estados diferentes.

Art. 2º O benefício de que trata esta lei será financiado com recursos do Orçamento da União.

Art. 3º Esta lei entra em vigor noventa dias a contar da data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Na sua grandiosidade e diversidade, o Brasil apresenta áreas urbanas contínuas e interativas localizadas nas divisas de diferentes unidades da federação.

Terezina, capital do Estado do Piauí, e Timão, município maranhense; Petrolina, no Estado de Pernambuco, e Juazeiro, na Bahia; como também o Distrito Federal e os municípios goianos limítrofes de Valparaíso, Luisiânia, Santo Antônio do Descoberto, entre outros, e Unaí, no Estado de Minas Gerais são exemplos da inter-relação de áreas de influência recíproca.

No caso da interação entre o Distrito Federal e os municípios do entorno, observa-se uma dinâmica intensa que resulta da grande atração exercida pela capital do Brasil. Como centro administrativo do País, Brasília oferece diversas possibilidades de trabalho e serviços capazes de gerar um forte vetor de deslocamentos humanos em sua direção.

O serviço público de educação não foge à regra. Tanto pela qualidade, quanto pelo número de vagas disponíveis, o ensino oferecido pela rede pública de ensino do Distrito Federal atrai fortemente a população em idade escolar do entorno,

promovendo um fluxo importante de estudantes para as unidades implantadas em seu território.

No entanto, na busca por oportunidades, os estudantes deparam-se com limitações de ordem financeira, pela dificuldade ou impossibilidade de custear o valor das passagens do transporte coletivo nas viagens diárias entre os seus locais de moradia e de estudo. Por envolver percursos mais extensos, o montante cobrado é mais elevado, comprometendo o orçamento doméstico, além de pôr em risco a permanência dos alunos na escola.

Considerando a especificidade e quantidade reduzida do público alvo da proposta e os benefícios dela oriundos, sua relação custo-benefício mostra-se positiva. Por incentivar a continuidade dos estudos, a medida é de fato um elemento de combate à evasão escolar.

Desse modo, tendo em vista o elevado retorno social do projeto de lei ora apresentado, contamos com o apoio dos nossos Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 24 de abril de 2007.

Deputado SANDRO MABEL

PROJETO DE LEI N.º 1.855, DE 2007 **(Do Sr. Fernando Coruja)**

Altera o caput do art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que "Dispõe sobre o Estatuto do Idoso".

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O *caput* do artigo 40 da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O estatuto do idoso representou um significativo avanço no que se refere aos direitos da pessoa humana, notadamente em relação aos idosos. Trata-se de uma lei especialmente voltada para as questões sociais que afligem a terceira idade.

Sem embargo das significativas mudanças implementadas pelo estatuto, a experiência mostrou que, após quase quatro anos desde o início de sua vigência, há ainda algumas questões a serem enfrentadas no campo legislativo.

Este projeto corrige uma falha do estatuto do idoso, que contemplou apenas o direito ao transporte gratuito municipal – que já dispunha de previsão constitucional – e ao transporte gratuito interestadual para idosos com renda inferior a dois salários mínimos, deixando de fora o transporte intermunicipal dentro de uma mesma unidade da federação.

Desde o início da vigência do estatuto, algumas decisões judiciais assentaram o entendimento de que a lei não abrigou a gratuidade no transporte intermunicipal, restando frustradas as pretensões de quem pleiteava o transporte gratuito entre municípios de um mesmo estado.

São estas as razões pelas quais apresento o presente projeto de lei, esperando o apoio de meus pares.

Sala das Sessões, 22 de agosto de 2007.

Deputado Fernando Coruja
(PPS/SC)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....

TÍTULO II DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

.....

CAPÍTULO X DO TRANSPORTE

.....

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.290, DE 2007

(Do Sr. Chico Lopes)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Acrescentem-se o seguinte artigo 39-A a lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003:

Art. 39–A. As companhias aéreas comerciais ficam obrigadas a conceder desconto de 50% (cinquenta por cento) na emissão de passagens aéreas aos idosos a partir de 60 (sessenta) anos.

§1º - O benefício será concedido mediante a apresentação de qualquer documento pessoal que comprove a idade por ocasião da compra do bilhete em lojas da companhia aérea ou em agências de viagem.

§2º - As companhias aéreas reservarão pelo menos 5% (cinco por cento) das vagas de cada voo para o benefício de que trata o caput deste artigo, desde que o bilhete seja adquirido com antecedência de 72 (setenta e duas) horas.

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto do Idoso, instituído pela Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, inseriu no ordenamento jurídico ampla proteção aos direitos das pessoas da terceira idade ou melhor idade, com finalidade de que tais direitos sejam efetivamente respeitados pela sociedade brasileira.

A Constituição Federal de 1988 em seu Título I, estabelece os Princípios Fundamentais da República Federativa do Brasil, dentre eles, o direito a **cidadania e a dignidade da pessoa humana**, definindo como objetivos fundamentais a construção de uma sociedade livre, justa e solidária e a promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Vejamos o que diz textualmente os artigos 1º e 3º da nossa Carta Magna Federal:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos;

...

II- a cidadania;

III-a dignidade da pessoa humana;

...

(grifo nosso)

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I- construir uma sociedade livre, justa e solidária;

...

IV –promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor., idade e quaisquer outras formas de discriminação.

(grifo nosso)

Dessa forma, a entrada em vigor da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, mais conhecida como Estatuto do Idoso, só veio reforçar ainda mais os direitos constitucionais plenamente consagrados pela Constituição de 1988.

Esse importante instrumento de amparo e proteção ao idoso, garante seus direitos em várias áreas, como distribuição de medicamentos, prioridade na tramitação de processos na justiça, educação, cultura, esporte e lazer, além do transporte coletivo.

Neste sentido, não poderíamos esquecer do desconto de 50% (cinquenta por cento) nas passagens aéreas, possibilitando ao cidadão idoso a possibilidade da realização de viagens com maior conforto e rapidez, seja como incentivo ao lazer ou por uma necessidade eventual.

Face ao exposto, considerando a relevância dessa iniciativa, conclamamos aos nobres pares para a aprovação do referido Projeto de Lei.

Sala das Sessões em 24 de outubro de 2007

Deputado CHICO LOPES
PCdoB/CE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....
TÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

- I - a soberania;
- II - a cidadania;
- III - a dignidade da pessoa humana;
- IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;
- V - o pluralismo político.

Parágrafo único. Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição.

Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

- I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
- II - garantir o desenvolvimento nacional;
- III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais, e regionais;
- IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Art. 4º A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios:

- I - independência nacional;
- II - prevalência dos direitos humanos;
- III - autodeterminação dos povos;
- IV - não-intervenção;
- V - igualdade entre os Estados;
- VI - defesa da paz;
- VII - solução pacífica dos conflitos;
- VIII - repúdio ao terrorismo e ao racismo;
- IX - cooperação entre os povos para o progresso da humanidade;
- X - concessão de asilo político.

Parágrafo único. A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

.....
.....

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.069, DE 2008
(Do Sr. Rodrigo Rollemberg)

Estende aos estudantes domiciliados na área abrangida pela RIDE -

Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, os benefícios do passe estudantil estabelecidos pela legislação do Distrito Federal e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-829/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º. Os estudantes de nível fundamental, médio, técnico e superior do ensino público e privado, regularmente matriculados em instituições de educação no Distrito Federal, domiciliados na área abrangida pela RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, instituído pelo Decreto n.º 2710, de 4 de agosto de 1998, possuem direito ao passe estudantil nos termos da legislação vigente do Distrito Federal.

Art. 2º. Somente terá acesso ao benefício previsto nesta lei a pessoa que comprovar sua condição de estudante regularmente matriculado em instituição de ensino no Distrito Federal com autorização de funcionamento ou reconhecimento pelo Ministério da Educação ou pela Secretaria de Educação do Distrito Federal, bem como provar a sua condição de morador na área da RIDE.

Art. 3º. Regulamento a ser expedido pelo poder executivo federal determinará as medidas cabíveis para dar operabilidade e aplicabilidade à presente lei.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei visa amparar os estudantes domiciliados na RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, instituído pelo Decreto n.º 2710, de 4 de agosto de 1998, que freqüentam estabelecimentos de ensino do Distrito Federal, e que atualmente não possuem direito ao passe estudantil. Como é sabido, é dever do Estado e da família promover e incentivar a educação, com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

A Constituição Federal de 1998, assim dispõe em seu art. 206, inciso I, e art. 211:

“Art. 206. O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

I – igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;

.....

Art. 211. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão em regime de colaboração seus sistemas de ensino.”

Além dos comandos constitucionais que baseiam a proposição, cabe ressaltar a publicação do Decreto nº. 2.710, de 4 de agosto de 1998, que criou a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás e de Minas Gerais e do Distrito Federal.

Segundo o Decreto, consideram-se de interesse da RIDE os serviços públicos comuns ao Distrito Federal, aos Estados de Goiás e de Minas Gerais e aos Municípios que a integram, dentre os quais transporte e sistema viário (art. 3º, § único, inc. V, do

Dec. nº. 2.710/98).

A realidade mostra que muitos moradores da região do entorno trabalham e estudam no Distrito Federal, tanto pela falta de oportunidade nas suas cidades, quanto pelo descaso do poder público pela falta de investimentos para melhorar a qualidade de vida da população que mora na região.

Destarte, como já há legislação que permite uma ação integrada na área de transportes para a RIDE, e tendo em vista os mandamentos constitucionais que garantem o acesso de todos à educação, nada mais justo que permitir que os estudantes do entorno possam adquirir o passe estudantil no Distrito Federal.

Por tais razões, peço a apoio dos nobres colegas para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, 25 de março de 2008.

Deputado **RODRIGO ROLLEMBERG**
PSB/DF

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

CAPÍTULO III
DA EDUCAÇÃO, DA CULTURA E DO DESPORTO
.....

**Seção I
Da Educação**
.....

Art. 206. O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

- I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;
- II - liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar o pensamento, a arte e o saber;
- III - pluralismo de idéias e de concepções pedagógicas, e coexistência de instituições públicas e privadas de ensino;
- IV - gratuidade do ensino público em estabelecimentos oficiais;
- V - valorização dos profissionais da educação escolar, garantidos, na forma da lei, planos de carreira, com ingresso exclusivamente por concurso público de provas e títulos, aos das redes públicas;
- * Inciso V com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.
- VI - gestão democrática do ensino público, na forma da lei;
- VII - garantia de padrão de qualidade.
- VIII - piso salarial profissional nacional para os profissionais da educação escolar pública, nos termos de lei federal.
- * Inciso VIII acrescido pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.

Parágrafo único. A lei disporá sobre as categorias de trabalhadores considerados profissionais

da educação básica e sobre a fixação de prazo para a elaboração ou adequação de seus planos de carreira, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

** Parágrafo único acrescido pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.*

Art. 207. As universidades gozam de autonomia didático-científica, administrativa e de gestão financeira e patrimonial, e obedecerão ao princípio de indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão.

§ 1º É facultado às universidades admitir professores, técnicos e cientistas estrangeiros, na forma da lei.

** § 1º acrescido pela Emenda Constitucional nº 11, de 30/04/1996.*

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se às instituições de pesquisa científica e tecnológica.

** § 2º acrescido pela Emenda Constitucional nº 11, de 30/04/1996.*

Art. 211. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão em regime de colaboração seus sistemas de ensino.

§ 1º A União organizará o sistema federal de ensino e o dos Territórios, financiará as instituições de ensino públicas federais e exercerá, em matéria educacional, função redistributiva e supletiva, de forma a garantir equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade do ensino mediante assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

** § 1º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 14, de 12/09/1996.*

§ 2º Os Municípios atuarão prioritariamente no ensino fundamental e na educação infantil.

** § 2º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 14, de 12/09/1996.*

§ 3º Os Estados e o Distrito Federal atuarão prioritariamente no ensino fundamental e médio.

** § 3º acrescido pela Emenda Constitucional nº 14, de 12/09/1996.*

§ 4º Na organização de seus sistemas de ensino, os Estados e os Municípios definirão formas de colaboração, de modo a assegurar a universalização do ensino obrigatório.

** § 4º acrescido pela Emenda Constitucional nº 14, de 12/09/1996.*

§ 5º A educação básica pública atenderá prioritariamente ao ensino regular.

** § 5º acrescido pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.*

Art. 212. A União aplicará, anualmente, nunca menos de dezoito, e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios vinte e cinco por cento, no mínimo, da receita resultante de impostos, compreendida a proveniente de transferências, na manutenção e desenvolvimento do ensino.

§ 1º A parcela da arrecadação de impostos transferida pela União aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, ou pelos Estados aos respectivos Municípios, não é considerada, para efeito do cálculo previsto neste artigo, receita do governo que a transferir.

§ 2º Para efeito do cumprimento do disposto no *caput* deste artigo, serão considerados os sistemas de ensino federal, estadual e municipal e os recursos aplicados na forma do art. 213.

§ 3º A distribuição dos recursos públicos assegurará prioridade ao atendimento das necessidades do ensino obrigatório, nos termos do plano nacional de educação.

§ 4º Os programas suplementares de alimentação e assistência à saúde previstos no art. 208, VII, serão financiados com recursos provenientes de contribuições sociais e outros recursos orçamentários.

§ 5º A educação básica pública terá como fonte adicional de financiamento a contribuição social do salário-educação, recolhida pelas empresas na forma da lei.

** § 5º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.*

§ 6º As cotas estaduais e municipais da arrecadação da contribuição social do salário-educação serão distribuídas proporcionalmente ao número de alunos matriculados na educação básica nas respectivas redes públicas de ensino.

** § 6º acrescido pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.*

DECRETO Nº 2.710, DE 4 DE AGOSTO DE 1998

Regulamenta a Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências.

.....
Art. 3º Compete ao COARIDE:

I - coordenar as ações dos entes federados que compõem a RIDE, visando ao desenvolvimento e à redução de suas desigualdades regionais;

II - aprovar e supervisionar planos, programas e projetos para o desenvolvimento integrado da RIDE;

III - programar a integração e a unificação dos serviços públicos que lhes são comuns;

IV - indicar providências para compatibilizar as ações desenvolvidas na RIDE com as demais ações e instituições de desenvolvimento regional;

V - harmonizar os programas e projetos de interesse da RIDE com os planos regionais de desenvolvimento;

VI - coordenar a execução de programas e projetos de interesse da RIDE;

VII - aprovar seu regimento interno.

Parágrafo único. Consideram-se de interesse da RIDE os serviços públicos comuns ao Distrito Federal, aos Estados de Goiás e de Minas Gerais e aos Municípios que a integram, relacionados com as seguintes áreas:

I - *infra-estrutura*;

II - geração de empregos e capacitação profissional;

III - saneamento básico, em especial o abastecimento de água, a coleta e o tratamento de esgoto e o serviço de limpeza pública;

IV - uso, parcelamento e ocupação do solo;

V - transportes e sistema viário;

VI - proteção ao meio ambiente e controle da poluição ambiental;

VII - aproveitamento de recursos hídricos e minerais;

VIII - saúde e assistência social;

IX - educação e cultura;

X - produção agropecuária e abastecimento alimentar;

XI - habitação popular;

XII - combate às causas de pobreza e aos fatores de marginalização;

XIII - serviços de telecomunicação;

XIV - turismo.

XV - segurança pública.

** Inciso XV acrescido pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000.*

Art. 4º O COARIDE tem a seguinte composição:

I - o Ministro de Estado da Integração Nacional, que o presidirá;

** Inciso I com redação dada pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000.*

II - um representante, de cada um dos seguintes Ministérios, indicados por seus titulares:

a) do Planejamento, Orçamento e Gestão;

** Alínea a com redação dada pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000 .*

b) da Fazenda;

c) das Cidades;

** Alínea c acrescida pelo Decreto nº 4.700, de 20/05/2003.*

III - um representante da Casa Civil da Presidência da República, indicado por seu titular;

** Inciso III com redação dada pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000.*

IV - dois representantes do Ministério da Integração Nacional, indicados por seu titular;

** Inciso IV com redação dada pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000 .*

V - um representante do Distrito Federal, um do Estado de Goiás e um do Estado de Minas Gerais, indicados pelos respectivos Governadores; e

** Inciso V com redação dada pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000.*

VI - um representante dos Municípios que integram a RIDE, indicado pelos respectivos Prefeitos.

** Inciso VI acrescido pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000.*

§ 1º Os membros a que se referem os incisos V e VI terão mandato de dois anos, permitida a recondução.

** § 1º com redação dada pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000.*

§ 2º Os membros do COARIDE e respectivos suplentes serão designados pelo Ministro de Estado da Integração Nacional.

** § 2º com redação dada pelo Decreto nº 3.445, de 04/05/2000.*

PROJETO DE LEI N.º 3.525, DE 2008

(Do Sr. Cleber Verde)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para assegurar aos maiores de sessenta anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4969/2005.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O caput do art. 39 da Lei no 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. Aos maiores de sessenta 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.”

Art. 2º Fica revogado o § 3º do art. 39 da Lei no 10.741, de 1º de outubro de 2003.

Art. 4º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos anos, o poder público tem dado uma maior atenção aos idosos e aos portadores de necessidades especiais, se preocupando em tentar resolver os problemas por eles enfrentados.

A legislação já garante o passe livre aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, apesar disso, a Lei no. 10.741 de 2003 em seu artigo 39 parágrafo 3º dispõe:

§ 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

Assim as legislações municipais tangenciam seus entendimentos e diversificam as aplicações deste benefício nas faixas etárias compreendidas entre 60 e 65 anos de idade. Tal incongruência é devida ao artigo 1º da Lei no. 10.741 de 2003 que assim estabelece:

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

A Lei garante benefício aos 60 anos, mas em relação ao passe livre estabelece os 65 anos e deixa a responsabilidade aos municípios disciplinarem a matéria. Ora, os idosos de todas as cidades brasileiras não são os que possuem idade a partir dos 60 anos? Por quê só em relação ao transporte urbano coletivo municipal o legislador deixou uma lacuna entre os 60 e 65 anos?

Para estabelecer o correto parâmetro, utilizamos o artigo 1º do Estatuto do Idoso e assim unificaremos o direito de todos os idosos do país, que já enfrentam muitas dificuldades, pois em sua grande maioria não podem se locomover com facilidade diante das dificuldades financeiras. A proposta visa a concessão de passe livre ao idoso a partir dos 60 anos de idade em todas as cidades brasileiras. Citamos como exemplo deste benefício a cidade de São Luís-MA, que estabeleceu a idade de 60 anos para concessão deste benefício.

Em vista desses argumentos, peço o apoio dos Nobres Pares ao presente projeto.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 2008.

Deputado CLEBER VERDE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

.....

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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.697, DE 2008

(Do Sr. Hermes Parcianello)

Institui o desconto de 50% (cinquenta por cento) para professores da rede municipal, estadual e federal, nas passagens do transporte urbano.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas de ônibus interurbanas e interestaduais deverão disponibilizar desconto de 50% no valor de suas passagens para professores da rede de ensino: municipal, estadual e federal.

Art. 2º A concessão do desconto, objeto deste projeto, será concedida aos professores que comprovarem sua condição de docente mediante apresentação, no momento da compra da passagem, de documento que comprove estar trabalhando em instituição registrada e reconhecida como tal pelo Ministério da Educação.

Parágrafo único – Para os professores aposentados a comprovação se dará mediante a apresentação do documento de identidade juntamente com o comprovante de renda que identifique a função de magistério exercida.

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

Justificação

Mediante viagens pelo País os professores têm a possibilidade de aprimorarem os seus conhecimentos, acrescentando na formação do aluno o incentivo ao turismo e a cultura.

Tal proposta se faz necessária devido a baixa remuneração da classe e também a valorização dos educadores.

Diante do exposto solicito o apoio dos nobres Pares na aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 09 de julho de 2008

Deputado Hermes Parcianello

PROJETO DE LEI N.º 3.976, DE 2008 **(Do Sr. Geraldo Pudim)**

Altera a redação da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, a qual dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4969/2005.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei altera a redação da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, a qual dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

Art. 2º O caput do Art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 39 .Aos maiores de 60 (sessenta) 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.

Art. 3º Suprima-se o §3º do Art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Muito embora a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, tenha estabelecido que idoso é toda pessoa com idade igual ou superior a 60(sessenta) anos, o corpo da Lei deixou para a Legislação Municipal definir a isenção do pagamento da passagem de transporte coletivo para as pessoas entre 60 e 65 anos de idade, garantindo a isenção somente àqueles com mais de 65 anos.

Entretanto, em muitas cidades brasileiras, o legislador municipal não se ateve

à este detalhe deixando de legislar em prol de muitos idosos que necessitam dessa gratuidade dado o seu baixo poder aquisitivo. Dessa forma peço aos nobres colegas que apóiem esta proposta que irá beneficiar esses muitos idosos que dependem da gratuidade de passagens.

Sala de Sessões, 2 de setembro de 2008.

GERALDO PUDIM
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....
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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.071, DE 2008
(Do Sr. Juvenil)

Institui o Programa Especial de Transporte Estudantil - PETE e dá outras providências.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído, sob a gestão do Ministério da Educação e do Ministério dos Transportes, o Programa Especial de Transporte Estudantil – PETE, destinado à concessão de gratuidade ou desconto de 50% (cinquenta por cento) no transporte público coletivo de qualquer modalidade, desde que essencial para acesso à instituição de ensino, aos estudantes do ensino fundamental e médio, e ensino superior, regularmente matriculados em qualquer instituição de ensino reconhecida pelo Ministério da Educação.

§ 1º A gratuidade de que trata o *caput* deste artigo será concedida ao estudante cuja renda familiar mensal *per capita* não exceda o valor de até 1 (um) salário-mínimo e 1/2 (meio).

§ 2º O estudante cuja renda familiar mensal *per capita* exceda o valor de 1 (um) salário-mínimo e 1/2 (meio) terá o desconto de 50% de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 2º Para usufruir dos benefícios do Programa Especial de Transporte Estudantil – PETE, o estudante deverá portar e apresentar, sempre que lhe for solicitado, a Carteira de Identificação PETE.

§ 1º A Carteira de Identificação PETE terá validade de no mínimo 6 (seis) meses e será expedida gratuitamente mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I – apresentação do comprovante de rendimentos e cópia do documento de identidade com foto ou certidão de nascimento de todos os membros do grupo familiar;

II – comprovante de residência;

III – comprovante do local de trabalho do estudante, se for o caso;

IV – comprovante de matrícula expedida pela instituição de ensino a não mais de vinte dias com discriminação de sua localização.

§ 2º Para os fins desta Lei, grupo familiar é o grupo de pessoas que mantém interdependência por compartilhar a renda por elas auferida, mesmo que tenham residência em locais diferentes.

§ 3º Para os fins do art. 2º, §1º, I, a pessoa que não auferir renda deverá assim declarar em manuscrito datado e assinado por ela ou por seu mandatário especial.

§ 4º Nos últimos 15 (quinze) dias de validade da Carteira de Identificação PETE, poderá o estudante requerer nova Carteira.

§ 5º O estudante beneficiado pelo PETE ou seu responsável responde legalmente pela veracidade e autenticidade das informações socioeconômicas por ele prestadas.

Art. 3º A Carteira de Identificação PETE contém:

I – nome completo do estudante;

II – data de expedição;

III – data de validade, em conformidade com o art. 2º, §1º;

IV – nome da instituição de ensino à qual está vinculado o estudante;

V – em letras maiúsculas, a expressão “PASSE LIVRE” nos casos do art. 1º, §1º, ou a expressão “MEIO PASSE” nos casos do art. 1º, §2º.

VI – identificação do transporte a ser utilizado com os benefícios do PETE através da discriminação da origem e destino do estudante.

Art. 4º Para os fins do art. 3º, VI, o estudante poderá requer cumulativamente os benefícios do PETE para os seguintes deslocamentos:

I – de residência para instituição de ensino, e vice-versa;

II – do local de trabalho para instituição de ensino, e vice-versa.

Parágrafo único. Para identificar o transporte (art. 3º, VI) afetado por esta Lei, o Poder Público analisará cuidadosamente as informações prestadas pelo estudante requerente do benefício em cumprimento do art. 2º, §1º, II, III e IV.

Art. 5º O estudante beneficiado pelo PETE não sofrerá qualquer tipo de discriminação.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a expedição da Carteira de Identificação PETE e dará ampla publicidade sobre as regras e locais de expedição, bem como dos locais de informações sobre este Programa.

§ 1º Não poderá ser criando nenhum embaraço pelo Poder Público tendente a dificultar a expedição da Carteira de Identificação PETE e a concessão dos benefícios desta Lei.

§ 2º A Carteira de Identificação PETE estará disponível para o estudante no mesmo lugar em que foi requerida em no máximo 7 (sete) dias corridos contados após a data de solicitação.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias após a data de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei cuida de instituir o Programa Especial de Transporte Estudantil – PETE, para concessão de gratuidade ou desconto de 50% (cinquenta por cento) no transporte público coletivo de qualquer modalidade, desde que essencial para acesso à instituição de ensino, aos estudantes do ensino fundamental e médio, e ensino superior, regularmente matriculados em qualquer instituição de ensino reconhecida pelo Ministério da Educação.

Cumpre-nos evidenciar a competência do legislador federal para a presente matéria. Cuida o art. 22, CR/88, da competência privativa da União. Em seu inciso XI, está relacionada a matéria de trânsito e transporte. Também é competente a União, pelo art. 24, IX, CR/88, para legislar em matéria de educação, cultura, ensino e desporto. A partir de tal embasamento constitucional, o legislador federal determinou a gratuidade do transporte coletivo público urbano e semi-urbano aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos de idade através da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. Não restam dúvidas sobre a competência do legislador federal para a matéria do presente Projeto de Lei.

No mérito, muitos fatos justificam a presente proposta de instituir gratuidade ou desconto de 50% (cinquenta por cento) no transporte público para estudantes de ensino fundamental e médio e de ensino superior.

Após a criação do Programa Universidade para Todos – ProUni, em 2004 e instituído pela Lei nº 11.096, de 13 de janeiro de 2005, que concede bolsas integral e parcial a estudantes, observou-se que, apesar das bolsas de estudo, era grande a evasão dos bolsistas. Constatou-se, e a imprensa deu ampla publicidade aos fatos, que muitos estudantes carentes beneficiados pelo ProUni não tinham recursos para manter o custo do transporte público para freqüentar a faculdade. Para amenizar o problema, foi necessário o Governo Federal criar a Bolsa Permanência que, segundo o sítio do Governo Federal, “é um benefício, no valor de até R\$ 300,00 mensais, concedido a estudantes com bolsa integral em utilização, matriculados em cursos presenciais com no mínimo 6 (seis) semestres de duração e cuja carga horária média seja superior ou igual a 6 (seis) horas diárias de aula, de acordo com os dados cadastrados pelas instituições de ensino no Sistema Integrado de Informações da Educação Superior - SiedSup, mantido pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira

INEP”

(http://portal.mec.gov.br/prouni/index.php?option=com_content&task=view&id=125&Itemid=141, acesso em 26 de agosto de 2008, às 13h30min).

Este fato concreto nos revela que o custo do transporte público é uma das causas da evasão escolar e, certamente, não apenas no ensino superior, bem como no ensino fundamental e médio.

Para os discordantes, e apenas por amor ao debate, podemos afirmar que, no mínimo, o custo do transporte público onera demasiadamente a família brasileira e o estudante possuidor de poucos recursos e torna-se um empecilho, até então não reconhecido pelo Estado, para o livre acesso à educação, em evidente afronta às normas constitucionais – arts. 5º e 205, CR/88.

O transporte público brasileiro, da forma como estruturado hoje, explorado pela iniciativa privada, serve ao enriquecimento do empresário de transportes à custa do sacrifício do estudante e de uma limitação velada do acesso ao ensino.

O caso revela a inaplicabilidade, na atualidade, do princípio da isonomia, em sua face isonomia real. Não é cabível impor ao estudante a mesma tarifa imposta ao cidadão comum, já trabalhador e profissional. Esta arbitrária cobrança é penosa para famílias com mais de um filho em idade escolar, reduzindo drasticamente sua qualidade de vida e atingindo os recursos essenciais para a sobrevivência digna, levando-a, em

certos casos, à situação de miserabilidade.

Por derradeiro, e ainda na seara constitucional, e com a melhor hermenêutica, a gratuidade ou a redução da tarifa do transporte público (serviço público que é) para o estudante, conforme sua situação socioeconômica, é dever do Estado, com amparo em nossa Constituição (art. 205): a educação é direito de todos e dever do Estado e da família, promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando o pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

O projeto de instituição do Programa Especial de Transporte Estudantil – PETE, não perde de vista seus objetivos e segue amparado pelos princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

O PETE é criado para o estudante regularmente matriculado em instituição de ensino reconhecida pelo Ministério da Educação. O Programa concede dois benefícios, a gratuidade ou o desconto de 50% (cinquenta por cento) no transporte público coletivo indispensável para que o aluno tenha acesso à escola e, por consequência, ao ensino.

As exigências e delimitações do Programa, exposta no art. 1º do Projeto de Lei, prezam pela boa-fé. Elas impedem o uso dos benefícios do Programa senão que para acesso à escola. Com isso, o projeto torna-se viável tanto do ponto de vista ético quanto econômico.

A concessão de um benefício ou outro (gratuidade ou desconto de 50%), à luz do princípio da proporcionalidade, da capacidade contributiva e da capacidade para suportar ônus, faz a distinção através das características socioeconômicas do estudante. A escolha do marco (1 salário-mínimo e 1/2) é a mesma da Lei nº 11.096/2005, em seu art. 1º, §1º, que institui o ProUni. Esta escolha proporciona devida e possível simetria, no caso, à legislação federal.

Para que o presente Programa possa ser executado, faz-se necessário expedir aos estudantes uma carteira de identificação específica. O Projeto de Lei traz todas as normas gerais necessárias para tal expedição e marca tempo para que o Poder Executivo, através de Decreto, fixe as normas específicas que são de sua competência.

Preocupa o legislador em estabelecer o prazo de validade de seis meses da carteira que dá acesso aos benefícios do Programa. Assim, deixar a condição de estudante implica, em poucos meses, na perda dos benefícios. Nova carteira pode ser solicitada quando ainda restam quinze dias de validade. Como esta tem que ser entregue ao estudante em até sete dias após requerida, é possível efetuar a troca da carteira sem perder os benefícios.

A carteira do Programa identifica o tipo de benefício do estudante (passe livre ou apenas meio passe). Nela também estará discriminado em qual transporte (tipo e trajeto) os benefícios serão disponibilizados ao estudante. Isto impossibilita o uso dos benefícios do PETE para deslocamento que não a escola ou faculdade.

Tendo em vista a realidade brasileira, em que muitos estudantes são também trabalhadores, é preciso permitir o uso do benefício para sair da escola e ir para outro lugar, que não a residência – art. 4º do Projeto de Lei.

Por hipótese, o estudante pode sair de sua residência de manhã e ir para o trabalho (trajeto 1); depois sai do trabalho e ir para a escola à noite (trajeto 2); finalmente sai da escola e vai para sua residência (trajeto 3). No caso concreto aqui esboçado, este estudante teria os benefícios do PETE apenas nos trajetos 2 e 3.

Contrários a este Projeto de Lei poderiam vir a afirmar que “algum estudante é também trabalhador”, como admitido supra, então “algum estudante pode custar o transporte público sem descontos e, portanto, não faz jus aos benefícios que ora se tenta criar”.

Esta construção é uma falácia revestida por aparente rigor e coerência lógica. Mas, apesar da aparência, não está amparada pela razão. É também um argumento de tamanha insensibilidade social.

É imperativo que o estudante trabalhador não perceba renda em igualdade com o profissional formado. Ainda mais evidente: o estudante possui outros gastos em decorrência de sua condição de estudante (alimentação, livros, reprografia e, às vezes, mensalidade escolar). Também, o fato de “escolher” exercer o seu direito de acesso ao ensino (art. 205, CR/88) não pode gerar para o estudante a sanção de arcar sozinho com maior trajeto a percorrer e maiores gastos com o transporte público, sem nenhum abatimento por parte do Estado, com apoio da sociedade. O legislador não pode virar as costas para esta realidade.

Ainda, um possível argumento de contrários a esta iniciativa poderia ser: os benefícios criados pelo presente Projeto de Lei onerará toda a sociedade. Este é um fato incontestável. Benefícios não são criados milagrosamente sem recair ônus sobre alguém. Mas, teremos que repetir, este ônus tem amparo constitucional: a educação é promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, conforme dispõe a literalidade do art. 205, CR/88.

Não admitamos qualquer obstáculo ao acesso à educação; não admitamos qualquer empecilho, mesmo que velado, ao direito de estudar.

A proposta ora apresentada chega tarde a este Congresso Nacional. Melhor para a sociedade se aprovada o quanto antes! O caso, entendemos, aponta para a necessidade de mudança de postura do nosso País em relação à educação. O incentivo e todas as facilidades possíveis para a educação é característica intrínseca do Estado Democrático. E nessa seara, educação, ainda andamos muito mal.

Diante do avanço que este projeto de lei pode produzir na sociedade através da maior facilidade de acesso à educação, esperamos contar com o necessário apoio dos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 7 de setembro de 2008.

Deputado JUVENIL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

TÍTULO II DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

- I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;
- II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;
- III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;
- IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;
- V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;
- VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;
- VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;
- VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;
- IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;
- X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;
- XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;
- XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;
- XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;
- XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;
- XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;
- XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;
- XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;
- XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;
- XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;
- XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
- XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
- XXII - é garantido o direito de propriedade;
- XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
- XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
- XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
- XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva,

dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus*;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá júízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado Democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;

b) de caráter perpétuo;

- c) de trabalhos forçados;
- d) de banimento;
- e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido, quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do Poder Público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

- a) partido político com representação no Congresso Nacional;
- b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data*:

- a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
- b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data*, e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania;

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação.

** Inciso LXXVIII acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 08/12/2004 .*

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais.

** § 3º acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 08/12/2004 .*

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão.

** § 4º acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 08/12/2004 .*

CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

** Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 14/02/2000 .*

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II DA UNIÃO

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
 XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
 XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;
 XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
 XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
 XX - sistemas de consórcios e sorteios;
 XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
 XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
 XXIII - seguridade social;
 XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
 XXV - registros públicos;
 XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
 XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;
 XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
 XXIX - propaganda comercial.
 Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:
 I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;
 II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;
 III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;
 IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;
 V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;
 VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;
 VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;
 VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;
 IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;
 X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;
 XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;
 XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.
 Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:
 I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
 II - orçamento;
 III - juntas comerciais;
 IV - custas dos serviços forenses;
 V - produção e consumo;
 VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
 VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
 VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

- IX - educação, cultura, ensino e desporto;
- X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;
- XIII - assistência jurídica e defensoria pública;
- XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

CAPÍTULO III DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação.

* § 2º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 5, de 15/08/1995.

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

TÍTULO VIII DA ORDEM SOCIAL

CAPÍTULO II DA SEGURIDADE SOCIAL

Seção III Da Previdência Social

Art. 201. A previdência social será organizada sob a forma de regime geral, de caráter contributivo e de filiação obrigatória, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial, e atenderá, nos termos da lei, a:

- I - cobertura dos eventos de doença, invalidez, morte e idade avançada;
- II - proteção à maternidade, especialmente à gestante;
- III - proteção ao trabalhador em situação de desemprego involuntário;
- IV - salário-família e auxílio-reclusão para os dependentes dos segurados de baixa renda;
- V - pensão por morte do segurado, homem ou mulher, ao cônjuge ou companheiro e dependentes, observado o disposto no § 2º

* Artigo, caput e incisos com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.

§ 1º E vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos beneficiários do regime geral de previdência social, ressalvados os casos de atividades exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física e quando se tratar de segurados portadores de deficiência, nos termos definidos em lei complementar.

* § 1º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 47, de 05/07/2005.

§ 2º Nenhum benefício que substitua o salário de contribuição ou o rendimento do trabalho do segurado terá valor mensal inferior ao salário mínimo.

* § 2º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.

§ 3º Todos os salários de contribuição considerados para o cálculo de benefício serão devidamente atualizados, na forma da lei.

** § 3º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 4º É assegurado o reajustamento dos benefícios para preservar-lhes, em caráter permanente, o valor real, conforme critérios definidos em lei.

** § 4º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 5º É vedada a filiação ao regime geral de previdência social, na qualidade de segurado facultativo, de pessoa participante de regime próprio de previdência.

** § 5º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 6º A gratificação natalina dos aposentados e pensionistas terá por base o valor dos proventos do mês de dezembro de cada ano.

** § 6º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 7º É assegurada aposentadoria no regime geral de previdência social, nos termos da lei, obedecidas as seguintes condições:

I - trinta e cinco anos de contribuição, se homem, e trinta anos de contribuição, se mulher;

II - sessenta e cinco anos de idade, se homem, e sessenta anos de idade, se mulher, reduzido em cinco anos o limite para os trabalhadores rurais de ambos os sexos e para os que exerçam suas atividades em regime de economia familiar, nestes incluídos o produtor rural, o garimpeiro e o pescador artesanal.

** § 7º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 8º Os requisitos a que se refere o inciso I do parágrafo anterior serão reduzidos em cinco anos, para o professor que comprove exclusivamente tempo de efetivo exercício das funções de magistério na educação infantil e no ensino fundamental e médio.

** § 8º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 9º Para efeito de aposentadoria, é assegurada a contagem recíproca do tempo de contribuição na administração pública e na atividade privada, rural e urbana, hipótese em que os diversos regimes de previdência social se compensarão financeiramente, segundo critérios estabelecidos em lei.

** § 9º acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 10. Lei disciplinará a cobertura do risco de acidente do trabalho, a ser atendida concorrentemente pelo regime geral de previdência social e pelo setor privado.

** § 10. acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 11. Os ganhos habituais do empregado, a qualquer título, serão incorporados ao salário para efeito de contribuição previdenciária e conseqüente repercussão em benefícios, nos casos e na forma da lei.

** § 11. acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 12. Lei disporá sobre sistema especial de inclusão previdenciária para atender a trabalhadores de baixa renda e àqueles sem renda própria que se dediquem exclusivamente ao trabalho doméstico no âmbito de sua residência, desde que pertencentes a famílias de baixa renda, garantindo-lhes acesso a benefícios de valor igual a um salário-mínimo.

** § 12 com redação dada pela Emenda Constitucional nº 47, de 05/07/2005.*

§ 13. O sistema especial de inclusão previdenciária de que trata o § 12 deste artigo terá alíquotas e carências inferiores às vigentes para os demais segurados do regime geral de previdência social.

** § 13 acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 05/07/2005.*

Art. 202. O regime de previdência privada, de caráter complementar e organizado de forma autônoma em relação ao regime geral de previdência social, será facultativo, baseado na constituição de reservas que garantam o benefício contratado, e regulado por lei complementar.

§ 1º A lei complementar de que trata este artigo assegurará ao participante de planos de benefícios de entidades de previdência privada o pleno acesso às informações relativas à gestão de seus respectivos planos.

** § 1º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998 .*

§ 2º As contribuições do empregador, os benefícios e as condições contratuais previstas nos estatutos, regulamentos e planos de benefícios das entidades de previdência privada não integram o contrato de trabalho dos participantes, assim como, à exceção dos benefícios concedidos, não integram a remuneração dos participantes, nos termos da lei.

** § 2º com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.*

§ 3º É vedado o aporte de recursos a entidade de previdência privada pela União, Estados,

Distrito Federal e Municípios, suas autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista e outras entidades públicas, salvo na qualidade de patrocinador, situação na qual, em hipótese alguma, sua contribuição normal poderá exceder a do segurado.

* § 3º acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.

§ 4º Lei complementar disciplinará a relação entre a União, Estados, Distrito Federal ou Municípios, inclusive suas autarquias, fundações, sociedades de economia mista e empresas controladas direta ou indiretamente, enquanto patrocinadoras de entidades fechadas de previdência privada, e suas respectivas entidades fechadas de previdência privada.

* § 4º acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.

§ 5º A lei complementar de que trata o parágrafo anterior aplicar-se-á, no que couber, às empresas privadas permissionárias ou concessionárias de prestação de serviços públicos, quando patrocinadoras de entidades fechadas de previdência privada.

* § 5º acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.

§ 6º A lei complementar a que se refere o § 4º deste artigo estabelecerá os requisitos para a designação dos membros das diretorias das entidades fechadas de previdência privada e disciplinará a inserção dos participantes nos colegiados e instâncias de decisão em que seus interesses sejam objeto de discussão e deliberação.

* § 6º acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998.

LEI Nº 10.741, DE 1 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 I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

LEI Nº 11.096, DE 13 DE JANEIRO DE 2005

Institui o Programa Universidade para Todos - PROUNI, regula a atuação de entidades beneficentes de assistência social no ensino superior; altera a Lei nº 10.891, de 9 de julho de 2004, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica instituído, sob a gestão do Ministério da Educação, o Programa Universidade para Todos - PROUNI, destinado à concessão de bolsas de estudo integrais e bolsas de estudo parciais de 50% (cinquenta por cento) ou de 25% (vinte e cinco por cento) para estudantes de cursos de graduação e sequenciais de formação específica, em instituições privadas de ensino superior, com ou sem fins lucrativos.

§ 1º A bolsa de estudo integral será concedida a brasileiros não portadores de diploma de curso superior, cuja renda familiar mensal per capita não exceda o valor de até 1 (um) salário-mínimo e 1/2 (meio).

§ 2º As bolsas de estudo parciais de 50% (cinquenta por cento) ou de 25% (vinte e cinco por cento), cujos critérios de distribuição serão definidos em regulamento pelo Ministério da Educação, serão concedidas a brasileiros não-portadores de diploma de curso superior, cuja renda familiar mensal per capita não exceda o valor de até 3 (três) salários-mínimos, mediante critérios definidos pelo Ministério da Educação.

§ 3º Para os efeitos desta Lei, bolsa de estudo refere-se às semestralidades ou anuidades

escolares fixadas com base na Lei nº 9.870, de 23 de novembro de 1999.

§ 4º Para os efeitos desta Lei, as bolsas de estudo parciais de 50% (cinquenta por cento) ou de 25% (vinte e cinco por cento) deverão ser concedidas, considerando-se todos os descontos regulares e de caráter coletivo oferecidos pela instituição, inclusive aqueles dados em virtude do pagamento pontual das mensalidades.

Art. 2º A bolsa será destinada:

I - a estudante que tenha cursado o ensino médio completo em escola da rede pública ou em instituições privadas na condição de bolsista integral;

II - a estudante portador de deficiência, nos termos da lei;

III - a professor da rede pública de ensino, para os cursos de licenciatura, normal superior e pedagogia, destinados à formação do magistério da educação básica, independentemente da renda a que se referem os §§ 1º e 2º do art. 1º desta Lei.

Parágrafo único. A manutenção da bolsa pelo beneficiário, observado o prazo máximo para a conclusão do curso de graduação ou seqüencial de formação específica, dependerá do cumprimento de requisitos de desempenho acadêmico, estabelecidos em normas expedidas pelo Ministério da Educação.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.104, DE 2008

(Do Senado Federal)

PLS nº 596/2007

Altera o art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para garantir aos beneficiários da gratuidade o direito de escolha dos assentos nos veículos de transporte coletivo interestadual.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1967/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1967/1999 o PL 4104/2008 e o PL 2144/2019, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

Projeto de Lei 4104/2008

Altera o art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para garantir aos beneficiários da gratuidade o direito de escolha dos assentos nos veículos de transporte coletivo interestadual.

O Congresso Nacional decreta:

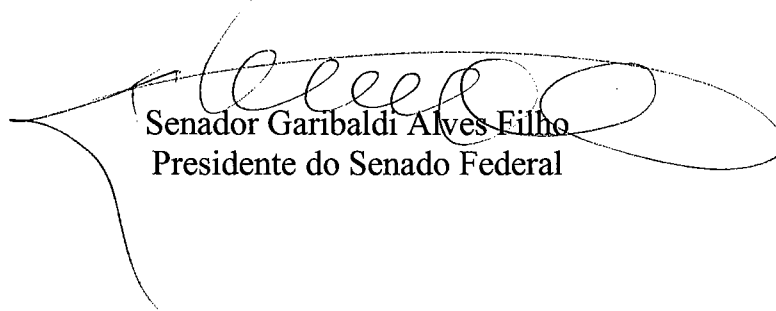
Art. 1º O art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a inclusão do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 40.

.....
§ 2º É assegurado aos idosos que se beneficiam do disposto neste artigo o direito à escolha entre os assentos que estejam disponíveis no momento da reserva.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 07 de outubro de 2008.


Senador Garibaldi Alves Filho
Presidente do Senado Federal

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....
**TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS**
.....

.....
**CAPÍTULO X
DO TRANSPORTE**
.....

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.638, DE 2009
(Do Sr. Marcio Junqueira)

Dispõe sobre a isenção ao idoso da cobrança da tarifa de embarque no transporte aéreo.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta o art. 42-A na Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que "*dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências*" e altera o art. 7º, I, d, da

Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que “*dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências*”, para dispor sobre a isenção ao idoso da cobrança da tarifa de embarque no transporte aéreo.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 42-A na Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003:

Art. 42-A A pessoa com idade igual o superior a sessenta anos é isenta da tarifa de embarque no transporte aéreo, nos termos da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

Art. 3º A alínea “d” do inciso I do art. 7º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º Ficam isentos de pagamento:

I – Da Tarifa de Embarque:

.....

d) os passageiros de menos de dois anos e os com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos;

..... (NR).”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD, de 2007, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, demonstrou o aumento da população idosa no Brasil, assim como a elevação da expectativa de vida do brasileiro.

Temos cerca de 20 milhões de pessoas com mais de sessenta anos, o que corresponde a 10,5% do total da população. Entre 1997 e 2007, a população brasileira cresceu 21,6%, enquanto o contingente de idosos subiu 47,8% e o de pessoas com mais de 80 anos apresentou uma variação bem maior, de 86,1%.

Em 2007, o estudo Síntese de Indicadores Sociais apontou a expectativa de vida nacional de 72,7 anos, superior aos 69,3 anos de 1997.

Vivendo mais, os idosos procuram uma qualidade de vida melhor, cuidando da saúde, alimentação, dedicando-se a atividades físicas e a variados tipos de lazer, que incluem as viagens de turismo.

Por representar uma demanda de passagens e de hospedagem fora da época de alta temporada, que corresponde aos meses das férias escolares, o turismo para a terceira idade mostra vitalidade para esse setor tão importante da economia.

A isenção da taxa de embarque cobrada dos passageiros nos aeroportos representa um incentivo para a realização de deslocamentos aéreos por esse segmento, fomentando o lazer dos idosos e o turismo.

Se concedida, essa isenção alinhar-se-ia a outras conquistas dos idosos, previstas na Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, conhecida como Estatuto do Idoso, que reúne

o conjunto de direitos assegurados a esse segmento da população.

Considerando a concessão do benefício pretendido como um apoio merecido aos idosos, em sua época de descanso, após décadas de contribuição ao sistema produtivo do País, contamos com o pleno apoio dos ilustres Pares na aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 11 de fevereiro de 2008.

Deputado MÁRCIO JUNQUEIRA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 estacionamento públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.

Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo.

TÍTULO III
DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

.....
.....

LEI Nº 6.009, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1973

Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 7º. Ficam isentos de pagamento:

I - Da Tarifa de Embarque

- a) os passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) os passageiros de aeronaves em vôo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- c) os passageiros em trânsito;
- d) os passageiros de menos de dois anos de idade;
- e) os inspetores de Aviação Civil, quando no exercício de suas funções;
- f) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- g) os passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

II - Da Tarifa de Pouso

- a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) as aeronaves em vôo de experiência ou de instrução;
- c) as aeronaves em vôo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica;
- d) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

III - Da Tarifa de Permanência

- a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- c) as demais aeronaves:

- 1. por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;
- 2. em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente;
- 3. em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo proprietário ou explorador da aeronave.

IV - Da Tarifa de Armazenagem: *(Inciso com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)*

- a) as mercadorias e materiais destinados a entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica; *(Alínea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983)*

- b) as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho

concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica. [\(Alínea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983\)](#)

§ 1º Poderão ser isentas de pagamento de Tarifa de Capatazia as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica. [\(Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983\)](#)

§ 2º O despacho do Ministro da Aeronáutica, concessivo da isenção, poderá referir-se ao total ou parte da importância correspondente ao valor da tarifa. [\(Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983\)](#)

Art. 8º. A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionadas pelo Ministério da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios a navegação aérea em rota.

Parágrafo único. A tarifa de que trata este artigo será aprovada pelo Ministro da Aeronáutica, mediante proposta do órgão competente do Ministério da Aeronáutica, para aplicação geral em todo o território nacional.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.093, DE 2009

(Do Sr. Iran Barbosa)

Altera o "caput" e o § 2º do art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso) e suprime o seu § 3º.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4969/2005.

Art. 1º - O "caput" do artigo 39 da Lei 10.741/2003 (Estatuto do Idoso) passa a ter a seguinte redação:

"Art. 39 – Aos maiores de sessenta (60) anos, considerados Idosos na forma desta Lei, fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares."

Art. 2º - O parágrafo 2º do artigo 39 da Lei 10.741/2003 (Estatuto do Idoso) passa a ter a seguinte redação:

"§ 2º - Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo deverá ser observado o seguinte:

- I- Reserva obrigatória de dez por cento (10%) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de 'reservado preferencialmente para idosos';
- II- Independentemente da identificação de reserva preferencial de que trata o inciso anterior, fica assegurada aos idosos a preferência em qualquer assento dos transportes coletivos aqui tratados, sempre que a reserva obrigatória de dez por cento (10%) não for suficiente para acomodá-los;

- III- Obrigatoriedade de o condutor do veículo integrante dos sistemas de transportes coletivos aqui tratados só colocarem o mesmo em movimento após certificarem-se da devida acomodação dos idosos nos assentos do veículo;
- IV- Garantia de auxílio aos idosos, no embarque e desembarque dos veículos, por parte de todo o pessoal de operação dos transportes coletivos aqui tratados.”

Art. 3º - Em razão do disposto no artigo 1º desta Lei, fica suprimido o parágrafo 3º do artigo 39 da Lei 10.741/2003 (Estatuto do Idoso).

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

“O ancião merece respeito não pelos cabelos brancos ou pela idade, mas pelas tarefas e empenhos, trabalhos e suores do caminho já percorrido na vida.”

(Texto Judaico)

DAS RAZÕES LEGAIS

A Constituição Pátria, em seu artigo 230, determina que “a família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida”.

A Lei Nº 10.741/2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, deu concretude a esse dispositivo constitucional, “regulando os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos” (art. 1º).

Apesar de definir a pessoa idosa como aquela que tem “idade igual ou superior a sessenta anos”, o Estatuto do Idoso definiu, em seu artigo 39, “caput”, que a prerrogativa da “gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos” é direito a ser exercido apenas pelos maiores de sessenta e cinco (65) anos; determinando no § 3º do mesmo artigo 39 que “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 condições para exercício de gratuidade nos meios de transporte (...)” (grifos nossos).

Observe-se que a Lei Nacional que trata dos direitos dos idosos, mesmo produzindo uma contradição e/ou uma incongruência entre a definição etária para o início da prerrogativa de exercício desses direitos e para o exercício específico do direito à gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, já remetia para os legisladores locais, os vereadores, a responsabilidade de definição quanto à redução da idade, adequando-a ao que estabelece o artigo 1º da Lei 10.741/03.

O artigo 1º do presente Projeto de Lei pretende resolver essa questão, alterando o texto do Estatuto do Idoso e definindo, na Lei Nacional, a perfeita identidade entre o disposto no seu artigo 1º e o exercício do direito à gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, reduzindo-o para os sessenta (60) anos de idade.

Ao fazer isso, obviamente, o Projeto de Lei aqui em comento manda, em seu artigo 3º, suprimir o

parágrafo 3º do artigo 39 do Estatuto do Idoso, na medida em que, ao propor que o próprio texto da Lei 10.741/03 defina a idade de sessenta (60) anos como marco inicial do gozo da gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, torna desnecessário o mandamento do dispositivo a ser suprimido.

Além disso, pretende o presente Projeto de Lei ampliar os direitos assegurados aos idosos usuários dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, notadamente no que tange aos quesitos preferência para utilização de assentos e segurança no embarque, no trajeto e no desembarque dos veículos integrantes dos sistemas de transporte aqui tratados.

DAS RAZÕES ESTATÍSTICAS:

A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – 2006/2007, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ao analisar as características da população, identificou que, no Brasil, há dezenove milhões e novecentos e cinquenta e cinco mil brasileiros e brasileiras no grupo de idade de 60 (sessenta) anos ou mais, o que equivale a 10,5% do total da população do nosso País.

Este resultado exige que o poder público dê a devida atenção no tocante à formulação de políticas públicas inclusivas para esse importante segmento da cidadania, como foi feito através do Estatuto do Idoso.

Vale destacar que dentro desse universo de pessoas acima de sessenta anos, estão na faixa etária de 60 (sessenta) a 64 (sessenta e quatro) anos, seis milhões e cento e sessenta e quatro mil homens e mulheres, que até o momento são desconsiderados para efeito da garantia do direito à gratuidade no uso do transporte coletivo, posto que esse direito vem sendo assegurado apenas para os idosos acima de 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

O dado mais grave, no entanto, reside no fato de, ao compararmos a faixa etária contemplada, atualmente, com a gratuidade do transporte coletivo (sessenta e cinco anos acima) com a expectativa de vida dos brasileiros, identificamos que, na prática, o usufruto desse direito se dá por um período muito curto da vida dos cidadãos e cidadãs brasileiros. Senão, vejamos:

A síntese dos Indicadores Sociais, produzida pelo IBGE, identificou que, no Brasil, a esperança de vida ao nascer é de 72,7 (setenta e dois, sete) anos; sendo que, deste total, a expectativa de vida dos homens é de 69 anos e das mulheres é de 76,5 anos de idade.

Como se vê, é necessário que, para dar eficácia ao exercício do direito à gratuidade no uso dos transportes coletivos, garantamos o rebaixamento da idade para o início do seu usufruto, sob pena de termos uma lei que assegura direitos que repercutem de forma reduzida na vida concreta dos cidadãos, notadamente do sexo masculino

DAS RAZÃO SOCIAIS

As análises estatísticas do processo de envelhecimento da população brasileira têm apontado para o fato de que estamos assistindo a uma marcha irreversível em direção à longevidade do nosso povo.

Tomada desta forma, a informação soa como algo profundamente positivo, mas ela por si só não é suficiente para garantir o que nós desejamos e devemos assegurar aos nossos cidadãos e cidadãs que ingressam na categoria dos chamados “idosos”.

A análise técnica da longevidade tem que se fazer acompanhar de análises sociológicas das condições de vida dos idosos.

Se isso não ocorrer, corremos o risco de comemorar uma vitória que é parcial.

Quando estudamos a fundo, vemos que em países que se enquadram dentro da clássica categoria de “países desenvolvidos” o processo de envelhecimento de sua população se deu não apenas devido a uma diminuição da letalidade das doenças, mas, isto sim, depois que esta parcela da população alcançou altos padrões de vida, foi beneficiada pela redução das desigualdades sociais e pela implementação de mecanismos compensatórios para minimizar desigualdades, por exemplo, em relação ao acesso aos serviços públicos; tal como objetiva a presente propositura.

Caso não façamos a análise correta do processo de envelhecimento, em curso no nosso país, poderemos correr o risco de nos contentarmos, como é costumeiro, com os dados estatísticos de ampliação da margem de expectativa de vida do nosso povo, sem, contudo, percebermos que poderemos estar jogando essa importante parcela da população para a indigência e para a sub-humanidade.

A presente propositura visa contribuir para o alargamento das conquistas sociais dos idosos ao lado da ampliação dos seus anos de vida.

Não basta viver mais!

É preciso viver bem, com qualidade de vida e garantia do retorno, em forma de serviços públicos gratuitos, da contribuição dada, ao longo da vida, à sociedade.

CONCLUSÃO

Por tudo isso é que peço aos colegas parlamentares a necessária aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2009

IRAN BARBOSA
Deputado Federal (PT-SE)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

TÍTULO VIII DA ORDEM SOCIAL

CAPÍTULO VII DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE E DO IDOSO

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

CAPÍTULO VIII DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, ad referendum do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º

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 I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.107, DE 2009

(Do Sr. Valtenir Pereira)

Garantindo passe livre para pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte aéreo doméstico.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4015/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É garantido passe livre e reserva de assento à pessoa portadora de deficiência, comprovadamente carente, em voos domésticos do sistema de transporte aéreo brasileiro.

§. 1º Considera-se carente a pessoa portadora de deficiência que comprove renda mensal de até dois salários mínimos.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposição visa a garantia de passe livre aos portadores de deficiência, com reserva de assento nos voos domésticos, conferindo ampliação do acesso aos serviços de transportes já previsto na Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

Garantir o passe livre em todos os sistemas de transporte às pessoas carentes, portadoras de necessidades especiais, é medida de inclusão social adequada dada a dimensão geográfica do nosso território.

A situação de maior vulnerabilidade é reconhecida pela Constituição Federal, conferindo competência comum aos entes federados cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência (CF, art. 23, II).

Por ser competência da União explorar a navegação aérea (art. 22, XII, "c" da CF),

imperava a necessidade de gerar a integração social das pessoas desfavorecidas no sistema de transporte aéreo.

A criação deste benefício tem por fundamento a isonomia, igualando os desiguais no sistema de transportes.

É importante ressaltar que a garantia é conferida apenas aos voos domésticos não fretados.

Certo de que esta medida é pautada pela justiça social, conto com o inestimável apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2009.

Deputado Valtenir Pereira

PSB/MT

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO
.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

- XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
- XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
- XX - sistemas de consórcios e sorteios;
- XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
- XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
- XXIII - seguridade social;
- XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
- XXV - registros públicos;
- XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
- XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)
- XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
- XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

- I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;
- II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;
- III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;
- IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;
- V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;
- VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;
- VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;
- VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;
- IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;
- X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;
- XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;
- XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. [*\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)*](#)

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;

- VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
 - VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
 - VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
 - IX - educação, cultura, ensino e desporto;
 - X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
 - XI - procedimentos em matéria processual;
 - XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;
 - XIII - assistência jurídica e defensoria pública;
 - XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;
 - XV - proteção à infância e à juventude;
 - XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.
- § 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.
- § 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.
- § 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.
- § 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

.....

.....

LEI Nº 8.899, DE 29 DE JUNHO DE 1994

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º. É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

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

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1994; 173º da Independência e 106º da República.

ITAMAR FRANCO

Cláudio Ivanof Lucarevski

Leonor Barreto Franco

PROJETO DE LEI Nº 5.503, DE 2009

(Do Sr. Nelson Goetten)

Altera os arts. 34 e 39 da Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4969/2005.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 34 da Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 34. Aos idosos, com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de 1 (um) salário mínimo, nos termos da Lei Orgânica da Assistência Social – LOAS.

.....” (NR)

Art. 2º O art. 39 da Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. Aos idosos, com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A população do Brasil chegou a 183.987.291 habitantes em 2007, segundo dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Segundo o IBGE, o crescimento da população de idosos no Brasil, no período de 1991 a 2000, foi de 19,6%, enquanto o crescimento total da população foi de 13,5%. Os idosos correspondem a aproximadamente 8,8% do total da população brasileira. De acordo com o IBGE, nos próximos 20 anos a quantidade de idosos no Brasil deve chegar a 30 milhões.

De acordo com a Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003 - Estatuto do Idoso, o idoso, assim entendido como a pessoa com idade igual ou superior a sessenta anos, goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

A inclusão dos idosos no meio social e sua integração à comunidade em que vive proporciona dignidade, saúde física e mental e melhor qualidade de vida a esse segmento da população que corresponde hoje, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE, a cerca de 15 milhões de pessoas.

Além disso, é obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

Com relação à Assistência Social, o art. 34 da Lei nº 10.741, de 2003, determina que aos idosos a partir de sessenta e cinco anos, que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de um salário mínimo, nos termos da Lei nº 8.742 - Lei Orgânica da Assistência Social – LOAS, de 07 de dezembro de 1993.

A LOAS, em sua redação original, contemplava a concessão do amparo assistencial apenas para o idoso com setenta anos ou mais, com previsão de redução gradual da idade mínima. A idade para concessão do benefício foi reduzida para sessenta e cinco anos somente a partir de 2003, ainda assim, excluindo um expressivo contingente da população, que, pela Lei, é considerado idoso desde os sessenta anos de idade.

Também em relação ao transporte coletivo público urbano e semiurbano, a gratuidade só é assegurada, de acordo com o art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003, apenas aos maiores de sessenta e cinco anos de idade, apesar de o idoso ser considerado como a pessoa com idade igual ou superior a sessenta anos. Em relação às pessoas compreendidas na faixa etária entre sessenta e sessenta e cinco anos, a mencionada Lei nº 10.741, de 2003, faculta que a legislação local disponha sobre as condições para exercício da gratuidade nos meios de transporte.

Sendo assim, o projeto de lei apresentado visa a corrigir distorções existentes no Estatuto do Idoso, de forma a alcançar a isonomia no que se refere ao conceito legal de pessoa idosa.

A adoção da nossa proposta representará um avanço nas conquistas alcançadas pelos idosos, permitindo o aperfeiçoamento da sua inclusão no meio social e sua integração à comunidade.

Tendo em vista a relevância da matéria, conto com o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 30 de junho de 2009.

Deputado **NELSON GOETTEN**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....
TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS
.....

.....
CAPÍTULO VIII
DA ASSISTÊNCIA SOCIAL
.....

.....
 Art. 34. Aos idosos, a partir de 65 (sessenta e cinco) anos, que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de 1 (um) salário mínimo, nos termos da Lei Orgânica da Assistência Social - Loas.

Parágrafo único. O benefício já concedido a qualquer membro da família nos termos do caput não será computado para os fins do cálculo da renda familiar per capita a que se refere a Loas.

Art. 35. Todas as entidades de longa permanência, ou casalar, são obrigadas a firmar contrato de prestação de serviços com a pessoa idosa abrigada.

§ 1º No caso de entidades filantrópicas, ou casa-lar, é facultada a cobrança de participação do idoso no custeio da entidade.

§ 2º O Conselho Municipal do Idoso ou o Conselho Municipal da Assistência Social estabelecerá a forma de participação prevista no § 1º, que não poderá exceder a 70% (setenta por cento) de qualquer benefício previdenciário ou de assistência social percebido pelo idoso.

§ 3º Se a pessoa idosa for incapaz, caberá a seu representante legal firmar o contrato a que se refere o caput deste artigo.

Art. 36. O acolhimento de idosos em situação de risco social, por adulto ou núcleo familiar, caracteriza a dependência econômica, para os efeitos legais.

CAPÍTULO IX DA HABITAÇÃO

Art. 37. O idoso tem direito a moradia digna, no seio da família natural ou substituta, ou desacompanhado de seus familiares, quando assim o desejar, ou, ainda, em instituição pública ou privada.

§ 1º A assistência integral na modalidade de entidade de longa permanência será prestada quando verificada inexistência de grupo familiar, casa-lar, abandono ou carência de recursos financeiros próprios ou da família.

§ 2º Toda instituição dedicada ao atendimento ao idoso fica obrigada a manter identificação externa visível, sob pena de interdição, além de atender toda a legislação pertinente.

§ 3º As instituições que abrigarem idosos são obrigadas a manter padrões de habitação compatíveis com as necessidades deles, bem como provê-los com alimentação regular e higiene indispensáveis às normas sanitárias e com estas condizentes, sob as penas da lei.

Art. 38. Nos programas habitacionais, públicos ou subsidiados com recursos públicos, o idoso goza de prioridade na aquisição de imóvel para moradia própria, observado o seguinte:

I - reserva de 3% (três por cento) das unidades residenciais para atendimento aos idosos;

II - implantação de equipamentos urbanos comunitários voltados ao idoso;

III - eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, para garantia de acessibilidade ao idoso;

IV - critérios de financiamento compatíveis com os rendimentos de aposentadoria e pensão.

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.

LEI Nº 8.742, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1993

Dispõe sobre a organização da Assistência Social e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

LEI ORGÂNICA DA ASSISTÊNCIA SOCIAL

**CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E DOS OBJETIVOS**

Art. 1º A assistência social, direito do cidadão e dever do Estado, é Política de Seguridade Social não contributiva, que provê os mínimos sociais, realizada através de um conjunto integrado de ações de iniciativa pública e da sociedade, para garantir o atendimento às necessidades básicas.

Art. 2º A assistência social tem por objetivos:

I - a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;

II - o amparo às crianças e adolescentes carentes;

III - a promoção da integração ao mercado de trabalho;

IV - a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária;

V - a garantia de 1 (um) salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover a própria manutenção ou de tê-la provida por sua família.

Parágrafo único. A assistência social realiza-se de forma integrada às políticas setoriais, visando ao enfrentamento da pobreza, à garantia dos mínimos sociais, ao provimento de condições para atender contingências sociais e à universalização dos direitos sociais.

**PROJETO DE LEI N.º 6.963, DE 2010
(Do Sr. Zequinha Marinho)**

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para dispor sobre a gratuidade dos idosos no transporte aeroviário.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

Art. 40.

§ 2º O benefício de que trata este artigo aplica-se, também, ao serviço de transporte aéreo de passageiros regular e doméstico.

Art. 2º Esta lei entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Na elaboração do Estatuto do Idoso, o legislador dedicou um capítulo (arts. 39 a 42) para tratar dos direitos e benefícios assegurado àquele segmento social na esfera dos transportes públicos coletivos. O art. 40 estabelece:

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.

Considerando que o *caput* do dispositivo não especifica a modalidade à qual se aplica o benefício, era de se supor que a gratuidade abrangeria todos os modais de transporte. Entretanto, na regulamentação da matéria, o Decreto nº 5.934, de 2006, define mecanismos e critérios para o exercício do referido direito apenas nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário. Tal situação, inexplicável, impede os idosos de gozar plenamente do benefício que, em tese, já está legalmente assegurado. Interessante observar que a mesma restrição ocorre na regulamentação da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

O projeto de lei que ora oferecemos à apreciação da Casa pretende explicitar o óbvio. Queremos deixar claro, no texto da lei, que o benefício da gratuidade concedida no âmbito do transporte interestadual aplica-se, e não poderia ser diferente, à modalidade aeroviária. Para delimitar apropriadamente a abrangência da gratuidade, utilizamos a mesma terminologia adotada pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), ao dispor sobre os serviços aéreos. Para permitir a adequada adaptação dos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros, estamos prevendo o prazo de 30 dias, a contar da publicação da lei que

vier a se originar desta proposta, para que a nova norma entre em vigor.

Entendemos que a iniciativa é de grande importância social, para evitar que direitos legais sejam desrespeitados por eventual falha na interpretação das normas vigentes, motivo pelo qual contamos com o apoio de todos para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 16 de março de 2010.

Deputado Zequinha Marinho

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....
TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS
.....

CAPÍTULO VIII
DA ASSISTÊNCIA SOCIAL
.....

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.

Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo.

TÍTULO III
DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

- I - por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;
- II - por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;
- III - em razão de sua condição pessoal.

.....

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 8.899, DE 29 DE JUNHO DE 1994

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º. É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

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

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1994; 173º da Independência e 106º da República.

ITAMAR FRANCO
Cláudio Ivanof Lucarevski
Leonor Barreto Franco

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 I

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (arts. 14, 204 e 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o território nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (art. 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.831, DE 2010 **(Do Sr. Damião Feliciano)**

Concede meia passagem para estudantes no sistema de transporte coletivo interestadual e dá outras providências.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 3º Fica concedido o benefício da meia passagem, caracterizado como o desconto de 50% sobre o valor do bilhete de transporte, para estudantes comprovadamente carentes no sistema de transporte coletivo interestadual, no percurso entre a residência do estudante e o estabelecimento de ensino em que esteja matriculado.

§ 1º São beneficiários da meia passagem os estudantes matriculados em estabelecimentos de ensino fundamental, médio, técnico e superior, públicos ou privados, que possuam renda familiar mensal inferior a três salários mínimos.

§ 2º Para o gozo do benefício instituído no *caput*, os alunos deverão comprovar local de residência, frequência regular nos cursos mencionados no § 1º e enquadramento na faixa de renda exigida.

Art. 4º Para o cumprimento do disposto nesta Lei, fica autorizada a revisão tarifária, de forma a manter o equilíbrio econômico financeiro do contrato, nos termos do que exige o art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A meia passagem para estudantes no sistema de transporte coletivo urbano é bastante comum no Brasil. A esmagadora maioria dos Municípios concede esse benefício como uma forma de facilitar o acesso à educação, desonerando os gastos da família com os deslocamentos diários do estudante entre sua residência e a escola onde está matriculado.

Em vários Estados da Federação, o benefício é assegurado, também, no transporte intermunicipal, permitindo que estudantes de um Município busquem, em cidades vizinhas, cursos não disponíveis em seu local de residência. Trata-se de medida de enorme valor social, uma vez que estabelecimentos de ensino técnico ou superior não são encontrados em todas as cidades. Dependendo da região do País, existem Municípios que não dispõem sequer de escolas de nível médio, o que é uma lástima.

Não obstante, entendemos que a facilitação do acesso à educação ainda pode ser aperfeiçoada, mediante o estabelecimento da meia passagem para estudantes no sistema de transporte coletivo interestadual, cujo poder concedente é a União. E por que essa ampliação do benefício? Simplesmente porque, para muitos estudantes, a oportunidade de estudar somente pode ser encontrada em cidades situadas em Estados vizinhos. Esses estudantes, hoje, são obrigados a arcar, cotidianamente, com o custo de uma passagem interestadual.

Para alcançar esse objetivo, estamos submetendo à apreciação da Casa o presente projeto de lei. Nele, asseguramos o direito à meia passagem para estudantes comprovadamente carentes no sistema de transporte coletivo interestadual, no percurso entre a residência do estudante e o estabelecimento em que esteja matriculado, seja de ensino fundamental, médio, técnico e superior, públicos ou privados. Em respeito ao princípio da isonomia, definiu-se que o direito à meia

passagem somente será assegurado aos estudantes comprovadamente carentes. Afinal, se o benefício valesse para aqueles que dele não necessitam, representaria um privilégio.

Também restringiu-se o gozo do benefício ao trajeto entre a residência do estudante e a escola na qual esteja matriculado, pois a gratuidade para estudantes somente se justifica nessas condições, e não para que os estudantes viajem indiscriminadamente. Por fim, para evitar os problemas relacionados ao financiamento do benefício, como já aconteceu com outros diplomas legais, estabeleceu-se a previsão de revisão tarifária.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta, de grande valor social.

Sala das Sessões, em 03 de novembro de 2010.

Deputado **Damião Feliciano**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

Estabelece Normas para Outorga e Prorrogações das Concessões e Permissões de Serviços Públicos e dá outras providências.

.....
CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS
.....

Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica 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.

Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.

Art. 36. Sem prejuízo do disposto no inciso XII do art. 21 e no inciso XI do art. 23 da Constituição Federal, o poder concedente poderá, mediante convênio de cooperação, credenciar os Estados e o Distrito Federal a realizarem atividades complementares de fiscalização e controle dos serviços prestados nos respectivos territórios.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 397, DE 2011
(Do Sr. Márcio Marinho)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, para assegurar ao idoso com idade mínima de 60 sessenta anos o benefício de um salário mínimo mensal nos termos da Lei Orgânica de Assistência Social- LOAS.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5503/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a redação do artigo 34 do Estatuto do Idoso - Lei 10.741 de 1º de outubro de 2003.

Art. 2º O artigo 34 da Lei nº 10.741 de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 34. Aos idosos, a partir de 60 sessenta anos, que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de 1 (um) salário-mínimo, nos termos da Lei Orgânica da Assistência Social – Loas.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto visa alterar o artigo 34 do Estatuto do Idoso - Lei 10.741 de 1º de outubro de 2003, diminuindo a idade de 65 sessenta e cinco anos para 60 sessenta anos nos casos de recebimento do benefício de prestação continuada previsto na lei 8.742/93, Lei Orgânica da Assistência Social.

O benefício mencionado consiste no pagamento mensal de um salário mínimo aos idosos que possuam idade de 65 sessenta e cinco anos ou mais e as pessoas portadoras de deficiência desde que comprovem incapacidade para uma vida independente e para o trabalho, sendo um benefício integrante do Sistema Único de Assistência Social SUAS, custeado pelo governo federal.

Conforme dispõe o artigo 203 caput, inciso I da Constituição Federal:

Art. 203. A assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos:

I - a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;

Assim sendo podemos considerar que o benefício de prestação continuada possui caráter assistencial e tem como finalidade a proteção ao idoso e ao portador de deficiência.

Ademais devemos verificar que a legislação pertinente ao idoso, lei 10.741/93

conceitua pessoa idosa com aquela com idade igual ou superior a sessenta anos.

Dispõe o artigo 1º da lei 10.741/93:

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 sessenta anos.

Nossa legislação traz o conceito de idoso e suas normas visam à proteção, ampliação e eficácia dos direitos inerentes a eles com o objetivo de garantir uma assistência substancial por parte do poder público e da sociedade.

É dever do estado zelar pelo idoso e atualmente podemos constatar uma série de normas e diretrizes por parte das instituições públicas que buscam garantir aos idosos um mínimo de assistência para uma vida digna.

Nesse sentido a redução da idade de 65 para 60 anos constitui forma de adequação da norma a sua finalidade assistencial. Não havendo razões para diferença conceitual do idoso dentro da mesma legislação.

Conforme caráter assistencial da norma é que propomos a alteração do artigo 34 da lei 10.741/93 para que o idoso com idade igual a 60 anos possa fazer jus ao benefício de prestação continuada previsto na lei orgânica da assistência social, lei nº 8.742/93.

Certo da compreensão dos nobres pares, pedimos a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 15 de fevereiro de 2011.

Deputado MARCIO MARINHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

CAPÍTULO II
DA SEGURIDADE SOCIAL
.....

**Seção IV
Da Assistência Social**

Art. 203. A assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos:

I - a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;

II - o amparo às crianças e adolescentes carentes;

III - a promoção da integração ao mercado de trabalho;

IV - a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária;

V - a garantia de um salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover à própria manutenção ou de tê-la provida por sua família, conforme dispuser a lei.

Art. 204. As ações governamentais na área da assistência social serão realizadas com recursos do orçamento da seguridade social, previstos no art. 195, além de outras fontes, e organizadas com base nas seguintes diretrizes:

I - descentralização político-administrativa, cabendo a coordenação e as normas gerais à esfera federal e a coordenação e a execução dos respectivos programas às esferas estadual e municipal, bem como a entidades beneficentes e de assistência social;

II - participação da população, por meio de organizações representativas, na formulação das políticas e no controle das ações em todos os níveis.

Parágrafo único. É facultado aos Estados e ao Distrito Federal vincular a programa de apoio à inclusão e promoção social até cinco décimos por cento de sua receita tributária líquida, vedada a aplicação desses recursos no pagamento de:

I - despesas com pessoal e encargos sociais;

II - serviço da dívida;

III - qualquer outra despesa corrente não vinculada diretamente aos investimentos ou ações apoiados. [\(Parágrafo único acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)](#)

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 I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

TÍTULO II DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO VIII DA ASSISTÊNCIA SOCIAL

Art. 34. Aos idosos, a partir de 65 (sessenta e cinco) anos, que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de 1 (um) salário mínimo, nos termos da Lei Orgânica da Assistência Social - Loas.

Parágrafo único. O benefício já concedido a qualquer membro da família nos termos do caput não será computado para os fins do cálculo da renda familiar per capita a que se refere a Loas.

Art. 35. Todas as entidades de longa permanência, ou casalar, são obrigadas a firmar contrato de prestação de serviços com a pessoa idosa abrigada.

§ 1º No caso de entidades filantrópicas, ou casa-lar, é facultada a cobrança de participação do idoso no custeio da entidade.

§ 2º O Conselho Municipal do Idoso ou o Conselho Municipal da Assistência Social estabelecerá a forma de participação prevista no § 1º, que não poderá exceder a 70% (setenta por cento) de qualquer benefício previdenciário ou de assistência social percebido pelo idoso.
 § 3º Se a pessoa idosa for incapaz, caberá a seu representante legal firmar o contrato a que se refere o caput deste artigo.

LEI Nº 8.742, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1993

Dispõe sobre a organização da Assistência Social e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

LEI ORGÂNICA DA ASSISTÊNCIA SOCIAL

**CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E DOS OBJETIVOS**

Art. 1º A assistência social, direito do cidadão e dever do Estado, é Política de Seguridade Social não contributiva, que provê os mínimos sociais, realizada através de um conjunto integrado de ações de iniciativa pública e da sociedade, para garantir o atendimento às necessidades básicas.

Art. 2º A assistência social tem por objetivos:

I - a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;

II - o amparo às crianças e adolescentes carentes;

III - a promoção da integração ao mercado de trabalho;

IV - a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária;

V - a garantia de 1 (um) salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover a própria manutenção ou de tê-la provida por sua família.

Parágrafo único. A assistência social realiza-se de forma integrada às políticas setoriais, visando ao enfrentamento da pobreza, à garantia dos mínimos sociais, ao provimento de condições para atender contingências sociais e à universalização dos direitos sociais.

**PROJETO DE LEI N.º 675, DE 2011
(Do Sr. Weliton Prado)**

Institui o passe escolar nos transportes públicos interestaduais e dá outras providências.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Ao estudante regularmente matriculado em estabelecimento de ensino público, oficialmente reconhecido, é assegurado o desconto de 50% (cinquenta por cento) no valor da tarifa vigente dos transportes públicos interestaduais.

Art. 2º- O beneficiário comprovará sua condição de estudante mediante:

I- apresentação de carteira de identidade estudantil confeccionada pelas entidades representativas estudantis ou pela instituição de ensino;

II- apresentação do pagamento de boleto bancário, emitido pela respectiva instituição de ensino do estudante..

Art. 3º – Conforme disponibilidade orçamentária, o Poder Executivo destinará recursos específicos ao passe escolar no transporte coletivo interestadual.

Art. 4º - No edital de licitação e nos contratos para concessão de exploração de linha de transporte interestadual, constará a obrigatoriedade do passe escolar nos termos desta lei.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 6º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição ora apresentada tem o objetivo de integrar o jovem à cidadania, incentivando os estudantes a terem formação educacional e profissional.

O contexto atual indica que muitos jovens deixam de frequentar seus cursos por não terem condições de custeá-los, seja nos gastos com transporte, seja com outras necessidades básicas para seus estudos.

A oferta de ensino em determinados entes federados não atende à demanda dos interessados, e na maioria dos casos, as pessoas têm dificuldade ou condição nenhuma para custear o transporte até o estabelecimento de ensino, contribuindo para o aumento do número de pessoas que abandonam seus cursos e não chegam a um curso universitário.

O Projeto de Lei em tela irá somar para que o estudante possa ter o acesso à educação facilitado com a concessão do passe escolar.

Assim, procurando todos os meios possíveis de investimento na educação da juventude, contamos com a aprovação de nossos ilustres pares.

Sala das Sessões, em 11 de março de 2011.

WELITON PRADO
DEPUTADO FEDERAL - PT/MG

PROJETO DE LEI N.º 826, DE 2011

(Do Sr. José Priante)

Altera dispositivos da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para assegurar às pessoas com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos redução de cinquenta por cento no valor das passagens em transporte coletivo aéreo, em caso de tratamento de saúde fora do município ou do estado em que reside.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei altera dispositivos da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para assegurar às pessoas com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos a redução de cinquenta por cento no valor das passagens em transporte coletivo aéreo, em caso de tratamento de saúde fora do município ou do estado em que reside.

Art. 2º - O artigo 15 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15.

.....

§ 1º -

.....

“VI – Prioridade de embarque no sistema de transporte coletivo aéreo interestadual em caso de viagem para tratamento de saúde atestado com prescrição médica;” (NR)

Art. 3º - Acrescenta parágrafos ao artigo 39, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39.

.....

§ 4º Em caso de viagem para tratamento de saúde, fica assegurado a qualquer pessoa com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos, desconto mínimo de cinquenta por cento no valor das passagens no sistema de transporte aéreo coletivo municipal

e/ou interestadual.” (NR)

§ 5º Para ter direito ao desconto, basta ao idoso apresentar documento pessoal que comprove idade igual ou superior a sessenta e cinco anos, e prescrição de tratamento de saúde assinado por profissional médico;” (NR)

Art. 4º - O Artigo 42, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo interestadual rodoviário, ferroviário, metroviário, aéreo, marítimo e fluvial.” (NR)

Art. 5º - Esta lei será regulamentada no prazo de noventa dias a contar da data de sua publicação. (NR)

Art. 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.741, de 1º de Outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, assegura diversos direitos aos cidadãos brasileiros, natos ou naturalizados, com idade igual ou superior a 60 (sessenta anos). Entre esses direitos, destacam-se o Direito à Saúde (Capítulo IV) e o Direito ao Transporte (Capítulo X).

O Estatuto do Idoso, contudo, não prevê benefícios ao idoso quando este precisa se locomover para se submeter a tratamento contínuo de saúde ou em busca de serviços médicos-hospitalares emergências, não disponíveis na rede pública ou privada do município ou do estado onde reside. Nesses casos, o transporte aéreo é o sistema mais rápido, seguro e eficaz para atender ao idoso nessas situações.

Diante dos elevados preços das passagens aéreas, muitos idosos, especialmente os das classes economicamente menos privilegiadas, não conseguem arcar com os custos do deslocamento por meio do transporte aéreo. Consequentemente, acabam impedidos de continuar o tratamento de saúde ou mesmo de se submeter a uma cirurgia de emergência que lhes salvaria a vida.

A maior distorção da atual legislação é que o governo brasileiro facilita a locomoção aérea de idosos que viajam a passeio, mas não oferece as mesmas facilidades aos que necessitam viajar para cuidar da saúde. Em agosto de 2007, o Ministério do Turismo lançou o Programa Viaja Mais Melhor Idade, o qual oferece a pessoas acima de 60 anos descontos de 50% no valor da hospedagem em hotéis credenciados e de 35% nas passagens aéreas para diversos destinos.

A iniciativa é louvável, uma vez que, além de incentivar idosos a viajar a lazer, o programa tem ajudado a desenvolver o turismo interno brasileiro, beneficiando, inclusive, o crescimento das companhias aéreas. Se, portanto, é possível conceder descontos ao idoso que viaja a passeio, tais benefícios também podem ser oferecidos aos que necessitam usar o transporte aéreo para cuidar da saúde.

É oportuno observar que a legislação brasileira já garante ao idoso prioridade

no embarque no transporte público urbano, além de cotas de vagas, descontos e até gratuidade no transporte rodoviário interestadual. Mas é omissa quanto ao transporte coletivo aéreo, ignorando que esse sistema também é uma concessão pública e que, por tal razão, não poderia nem pode ser excluído dos benefícios que a legislação garante ao idoso em outros meios de transportes autorizados pelo poder público.

É igualmente oportuno observar que o Estatuto do Idoso também é muito vago quando, em seu Artigo 42 do Capítulo X (Direito ao Transporte), estabelece: “É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo”. O artigo não especifica qual o tipo de transporte coletivo em que o idoso terá direito prioridade no embarque: se rodoviário, ferroviário, metroviário, marítimo, fluvial ou aéreo.

O projeto que ora apresentamos busca corrigir tais distorções sem causar prejuízos às empresas concessionárias, públicas e privadas, que operam os vários sistemas de transporte coletivos. Por tais razões, para a concessão dos benefícios propostos, nos baseamos em critérios previstos na legislação em vigor e nas regras vigentes no mercado. Desse modo, o projeto estabelece os seguintes critérios:

- 1 – Desconto mínimo de 50% nos preços das passagens do sistema de transporte coletivo aéreo, o mesmo percentual que a legislação já assegura ao idoso no sistema de transporte coletivo rodoviário interestadual;
- 2 – O desconto é assegurado unicamente ao idoso que precise viajar para tratamento de saúde em município ou estado fora de seu domicílio;
- 3 – O beneficiado tem que comprovar, por meio de atestado emitido por profissional médico, que a viagem é para tratamento de saúde; e
- 4 – Só pode requerer o desconto o cidadão com idade igual ou superior a 65 anos, embora a legislação brasileira já considere idosa a pessoa com 60 anos.

O projeto, ao mesmo tempo, especifica claramente que o idoso terá prioridade de embarque em todos os sistemas de transporte coletivo interestadual: rodoviário, ferroviário, metroviário, marítimo, fluvial e aéreo.

Pelos motivos expostos, entendemos que o presente projeto acrescenta novos e justos benefícios ao idoso. Mas é bem mais que isso. Nosso projeto atende a uma expressiva parcela da população brasileira. Pessoas que no passado muito contribuíram para o desenvolvimento do nosso país e que, de alguma forma, continuam a contribuir com a sociedade brasileira. Cidadãos que precisam de melhores condições de vida hoje e não num futuro distante. Uma população que já soma quase 20 milhões de habitantes e que até 2050, segundo o IBGE, chegará a 36 milhões de idosos em todo o Brasil.

Considerando o mérito e o alcance social da iniciativa, contamos com o apoio dos ilustres pares para a aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, em 23 de março de 2011.

Deputado **JOSÉ PRIANTE**
PMDB-PA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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 IV
DO DIREITO À SAÚDE
.....

Art. 15. É assegurada a atenção integral à saúde do idoso, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, garantindo-lhe o acesso universal e igualitário, em conjunto articulado e contínuo das ações e serviços, para a prevenção, promoção, proteção e recuperação da saúde, incluindo a atenção especial às doenças que afetam preferencialmente os idosos.

§ 1º A prevenção e a manutenção da saúde do idoso serão efetivadas por meio de:

- I - cadastramento da população idosa em base territorial;
- II - atendimento geriátrico e gerontológico em ambulatorios;
- III - unidades geriátricas de referência, com pessoal especializado nas áreas de geriatria e gerontologia social;
- IV - atendimento domiciliar, incluindo a internação, para a população que dele necessitar e esteja impossibilitada de se locomover, inclusive para idosos abrigados e acolhidos por instituições públicas, filantrópicas ou sem fins lucrativos e eventualmente conveniadas com o Poder Público, nos meios urbano e rural;
- V - reabilitação orientada pela geriatria e gerontologia, para redução das seqüelas decorrentes do agravo da saúde.

§ 2º Incumbe ao Poder Público fornecer aos idosos, gratuitamente, medicamentos, especialmente os de uso continuado, assim como próteses, órteses e outros recursos relativos ao tratamento, habilitação ou reabilitação.

§ 3º É vedada a discriminação do idoso nos planos de saúde pela cobrança de valores diferenciados em razão da idade.

§ 4º Os idosos portadores de deficiência ou com limitação incapacitante terão atendimento especializado, nos termos da lei.

Art. 16. Ao idoso internado ou em observação é assegurado o direito a acompanhante, devendo o órgão de saúde proporcionar as condições adequadas para a sua permanência em tempo integral, segundo o critério médico.

Parágrafo único. Caberá ao profissional de saúde responsável pelo tratamento conceder autorização para o acompanhamento do idoso ou, no caso de impossibilidade, justificá-la por escrito.

Art. 17. Ao idoso que esteja no domínio de suas faculdades mentais é assegurado o direito de optar pelo tratamento de saúde que lhe for reputado mais favorável.

Parágrafo único. Não estando o idoso em condições de proceder à opção, esta será feita:

- I - pelo curador, quando o idoso for interditado;
- II - pelos familiares, quando o idoso não tiver curador ou este não puder ser contactado em tempo hábil;
- III - pelo médico, quando ocorrer iminente risco de vida e não houver tempo hábil para consulta a curador ou familiar;
- IV - pelo próprio médico, quando não houver curador ou familiar conhecido, caso em que deverá comunicar o fato ao Ministério Público.

Art. 18. As instituições de saúde devem atender aos critérios mínimos para o atendimento às necessidades do idoso, promovendo o treinamento e a capacitação dos profissionais, assim como orientação a cuidadores familiares e grupos de auto-ajuda.

Art. 19. Os casos de suspeita ou confirmação de maus-tratos contra idoso serão obrigatoriamente comunicados pelos profissionais de saúde a quaisquer dos seguintes órgãos:

- I - autoridade policial;

II - Ministério Público;
 III - Conselho Municipal do Idoso;
 IV - Conselho Estadual do Idoso;
 V - Conselho Nacional do Idoso.

.....
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.

Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo.

TÍTULO III
DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

I - por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;

II - por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;

III - em razão de sua condição pessoal.

.....
PROJETO DE LEI N.º 1.130, DE 2011
(Do Sr. Damião Feliciano)

Concede meia passagem para estudantes no sistema de transporte coletivo interestadual e dá outras providências.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-7831/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 6º Fica concedido o benefício da meia passagem, caracterizado como o desconto de 50% sobre o valor do bilhete de transporte, para estudantes comprovadamente carentes no sistema de transporte coletivo interestadual, no percurso entre a residência do estudante e o estabelecimento de ensino em que esteja matriculado.

§ 1º São beneficiários da meia passagem os estudantes matriculados em estabelecimentos de ensino fundamental, médio, técnico e superior, públicos ou privados, que possuam renda familiar mensal inferior a três salários mínimos.

§ 2º Para o gozo do benefício instituído no *caput*, os alunos deverão comprovar local de residência, frequência regular nos cursos mencionados no § 1º e enquadramento na faixa de renda exigida.

Art. 7º Para o cumprimento do disposto nesta Lei, fica autorizada a revisão tarifária, de forma a manter o equilíbrio econômico financeiro do contrato, nos termos do que exige o art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A meia passagem para estudantes no sistema de transporte coletivo urbano é bastante comum no Brasil. A esmagadora maioria dos Municípios concede esse benefício como uma forma de facilitar o acesso à educação, desonerando os gastos da família com os deslocamentos diários do estudante entre sua residência e a escola onde está matriculado.

Em vários Estados da Federação, o benefício é assegurado, também, no transporte intermunicipal, permitindo que estudantes de um Município busquem, em cidades vizinhas, cursos não disponíveis em seu local de residência. Trata-se de medida de enorme valor social, uma vez que estabelecimentos de ensino técnico ou superior não são encontrados em todas as cidades. Dependendo da região do País, existem Municípios que não dispõem sequer de escolas de nível médio, o que é uma lástima.

Não obstante, entendemos que a facilitação do acesso à educação ainda pode ser aperfeiçoada, mediante o estabelecimento da meia passagem para estudantes no sistema de transporte coletivo interestadual, cujo poder concedente é a União. E por que essa ampliação do benefício? Simplesmente porque, para muitos estudantes, a oportunidade de estudar somente pode ser encontrada em cidades situadas em Estados vizinhos. Esses estudantes, hoje, são obrigados a arcar, cotidianamente, com o custo de uma passagem interestadual.

Para alcançar esse objetivo, estamos submetendo à apreciação da Casa o presente projeto de lei. Nele, asseguramos o direito à meia passagem para estudantes comprovadamente carentes no sistema de transporte coletivo interestadual, no percurso entre a residência do estudante e o estabelecimento em que esteja matriculado, seja de ensino fundamental, médio, técnico e superior, públicos ou privados. Em respeito ao princípio da isonomia, definiu-se que o direito à meia passagem somente será assegurado aos estudantes comprovadamente carentes.

Afinal, se o benefício valesse para aqueles que dele não necessitam, representaria um privilégio.

Também restringiu-se o gozo do benefício ao trajeto entre a residência do estudante e a escola na qual esteja matriculado, pois a gratuidade para estudantes somente se justifica nessas condições, e não para que os estudantes viajem indiscriminadamente. Por fim, para evitar os problemas relacionados ao financiamento do benefício, como já aconteceu com outros diplomas legais, estabeleceu-se a previsão de revisão tarifária.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta, de grande valor social.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 2011.

Deputado **Damião Feliciano**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

.....
Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica 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.

Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.

Art. 36. Sem prejuízo do disposto no inciso XII do art. 21 e no inciso XI do art. 23 da Constituição Federal, o poder concedente poderá, mediante convênio de cooperação, credenciar os Estados e o Distrito Federal a realizarem atividades complementares de fiscalização e controle dos serviços prestados nos respectivos territórios.

Art. 37. É inexigível a licitação na outorga de serviços de telecomunicações de uso restrito do outorgado, que não sejam passíveis de exploração comercial.

Art. 38. (VETADO)

Art. 39. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 40. Revogam-se o parágrafo único do art. 28 da Lei nº 8.987, de 1995, e as demais disposições em contrário.

Brasília, 7 de julho de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Raimundo Brito

PROJETO DE LEI N.º 1.233, DE 2011

(Do Sr. Marlllos Sampaio)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idosos e dá outras providências.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 9º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idosos e dá outras providências, para determinar a abrangência do benefício.

Art. 10º O art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o parágrafo único existente como § 1º;

“Art. 40.

§ 2º Para a finalidade da gratuidade prevista no *caput*, entende-se como sistema de transporte coletivo interestadual aquele formado pelos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo doméstico.” (NR)

Art. 11º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Desde 2003, o ordenamento jurídico brasileiro passou a prever, por meio do Estatuto do Idoso, a seguinte prerrogativa para os idosos carentes:

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.

Trata-se de benefício da maior relevância, por permitir que esse segmento social realize viagens cujo custo seria proibitivo em condições normais. Não obstante, ao

utilizar genericamente a expressão “sistema de transporte coletivo interestadual”, o texto deixa de definir com clareza a abrangência do benefício concedido em relação às diversas modalidades de transporte. Assim, quando da regulamentação requerida pelo parágrafo único (Decreto nº 5.130/2004, depois substituído pelo Decreto nº 5.934/2006), o exercício do direito previsto no art. 40 do Estatuto do Idoso foi reconhecido apenas nas modalidades rodoviária, ferroviária e aquaviária.

Em decorrência disso, os portadores de deficiência carentes estão até hoje sem poder usufruir da gratuidade no transporte aéreo doméstico que, em tese, o Estatuto do Idoso lhes assegura, visto que o texto da Lei menciona o transporte interestadual de forma geral, não havendo restrição de modalidade. Essa situação é muito perniciosa, pois o Brasil é um país de dimensões continentais, o que torna difícil para os idosos suportar determinadas viagens por via terrestre.

Para tentar solucionar o problema, estamos propondo este projeto de lei que pretende deixar clara a abrangência do benefício previsto pelo art. 40 do Estatuto do Idoso. Para tanto, estamos acrescentando um parágrafo explicitando que a expressão “sistema de transporte coletivo interestadual” inclui todas as modalidades de transporte. O prazo de trinta dias para a entrada em vigor da norma tem por objetivo permitir que uma nova regulamentação seja editada.

Tendo em vista a relevância social da medida, contamos com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 2011.

Deputado **Marllos Sampaio**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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:

.....
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 5.130, DE 7 DE JULHO DE 2004

(Revogado pelo Decreto nº 5.934, de 18 de Outubro de 2006)

Regulamenta o 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 confere 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,

D E C R E T A :

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.

Art. 2º. Para fins deste 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 - seção: serviço realizado em trecho do itinerário do serviço de transporte, com fracionamento de preço; e

IV - 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.

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.

.....
 Art. 12. Ficam revogados os Decretos nºs 5.130, de 7 de julho de 2004, e 5.155, de 23 de julho de 2004. Brasília, 18 de outubro de 2006; 185º da Independência e 118º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
 Paulo Sergio Oliveira Passos

PROJETO DE LEI N.º 1.254, DE 2011 **(Do Sr. Antonio Carlos Mendes Thame)**

Altera os arts. 39 e 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso.

DESPACHO: APENSE-SE AO PL-1855/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Os arts. 39 e 40, *caput*, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

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

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

.....”
 Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem o propósito de promover alteração no Estatuto do Idoso, aprovado pela Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, no que concerne à gratuidade ou o desconto nos bilhetes de passagem para os idosos no sistema de transportes coletivos.

Conforme dispõe essa Lei, no art. 39, *caput*, é assegurada a gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, para os idosos maiores de 65 anos. Todavia, a terminologia empregada tem gerado controvérsias, uma vez que não há uma clara definição do que seja “transporte semi-urbano”.

Em nossa interpretação, a intenção do Estatuto é estender a gratuidade aos

transportes coletivos que interligam os diversos municípios nas regiões metropolitanas e assemelhadas. Não obstante, torna-se necessário explicitar no dispositivo legal a abrangência do “transporte metropolitano”, de modo a afastar todo e qualquer entendimento que venha em detrimento do direito dos idosos à gratuidade nos transportes coletivos nos grandes aglomerados urbanos do País.

De igual modo, identificamos na Lei em tela omissão no art. 40, que dispõe sobre a gratuidade e o desconto, para os idosos, nas passagens do transporte coletivo interestadual, determinando que sejam reservadas duas vagas gratuitas, por veículo, e concedido o desconto de 50% para os demais idosos que embarquem nesse veículo.

Por especificar o “transporte coletivo interestadual”, essa norma só permite a gratuidade ou o desconto quando o deslocamento ocorrer entre cidades de Estados diferentes, deixando de fora os percursos entre cidades da mesma unidade da Federação.

Tal concepção nos parece injustificada, por negar a gratuidade ou o desconto para viagens entre municípios do mesmo Estado, geralmente de percursos menores, em contraposição ao direito já consagrado para deslocamentos interestaduais, via de regra de maiores distâncias.

Em face das questões apontadas, estamos propondo nova redação ao *caput* dos arts. 39 e 40 do Estatuto do Idoso, com vistas a deixar explicitado que a gratuidade dos transportes coletivos urbanos, para os maiores de 65 anos, abrange as unidades político-administrativas das regiões metropolitanas, bem assim a estender, para os transportes coletivos intermunicipais, os benefícios concedidos no transporte coletivo interestadual (duas vagas gratuitas e desconto de 50% para os idosos restantes, em cada veículo).

Propiciar tratamento isonômico aos idosos no sistema de transportes coletivos como um todo é, portanto, a intenção deste Projeto de Lei, pelo que esperamos o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 04 de maio de 2011.

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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.

PROJETO DE LEI N.º 1.447, DE 2011

(Da Sra. Nilda Gondim)

Altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para reduzir de sessenta e cinco para sessenta anos o limite de idade para o benefício da gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3525/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. Aos maiores de 60 (sessenta) 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

§2º” (NR)

Art. 2º Fica revogado o §3º do art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003.

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

JUSTIFICAÇÃO

A implantação de uma política nacional para as pessoas idosas no Brasil ocorreu por meio da Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994. Anteriormente, não havia legislação específica para proteção da população idosa, mas apenas referências no Código Civil de 1916, Código Penal de 1940, no Código Eleitoral de 1965 e inúmeros decretos, leis e portarias. Desde a edição da referida legislação, o idoso é a pessoa maior de sessenta anos de idade, conforme se depreende de seu art. 2º a seguir transcrito:

“Art. 2º Considera-se idoso, para os efeitos desta lei, a pessoa maior de sessenta anos de idade.”

Embora a aprovação da Política Nacional do Idoso – PNI tenha sido um passo importante, somente com a edição do Estatuto do Idoso, por meio da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, é que foram ampliadas as garantias à pessoa idosa. Quanto ao conceito de idoso, esse Estatuto manteve o mesmo já previsto na PNI, conforme art. 1º a seguir transcrito:

“Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.”

Entre os principais direitos assegurados pelo Estatuto do Idoso, ou seja, para todos aqueles que tiverem idade igual ou superior a 60 anos, destacam-se: atendimento preferencial no Sistema Único de Saúde – SUS; distribuição gratuita de remédios; impedimento do reajuste das mensalidades dos planos de saúde de acordo com o critério da idade; garantia de acompanhante para o idoso internado ou em observação em qualquer unidade de saúde; direito a 50% de desconto em atividades de cultura, esporte e lazer; reserva de 3% das unidades residenciais para os idosos nos programas habitacionais públicos ou subsidiados por recursos públicos.

No entanto, embora tenha sido estabelecido como pessoa idosa aquela com 60 anos ou mais de idade, o próprio Estatuto, no caso do direito à gratuidade de transporte coletivo público, faz menção à obrigatoriedade de conceder o benefício apenas a partir dos 65 anos de idade, conforme se depreende do art. 39. Por outro lado, no §3º desse mesmo artigo o legislador deixou expresso que ficará a critério do legislador local estender a gratuidade entre os 60 e 65 anos.

Diante da legislação hoje vigente, identificamos duas distorções que propomos sejam corrigidas por meio da aprovação do presente projeto de lei. A primeira distorção é que para exercer o direito ao transporte público gratuito não é válido o conceito de idoso previsto no Estatuto; segundo, a legislação nacional autoriza os Municípios a estenderem, a critério próprio, o direito à gratuidade de transporte para as pessoas na faixa etária entre 60 e 65 anos.

Em resumo, a própria legislação nacional não estabeleceu um conceito unificado de pessoa idosa e, ademais, propiciou que no País vigorem limites diferentes entre as várias municipalidades. Entendemos que não é justo que a pessoa idosa se depare com garantias distintas conforme a localidade que resida.

Somos, portanto, favoráveis a que vigore um limite de idade único - 60 anos - para que o cidadão tenha acesso a todos os direitos garantidos à pessoa idosa, limite esse já previsto na Política Nacional do Idoso, desde a edição da Lei nº 8.842, de 1994; e ratificado pelo Estatuto do Idoso, aprovado em 2003.

A única exceção que deverá permanecer, bastante justa, é o limite etário para acesso ao benefício assistencial, denominado benefício de prestação continuada, benefício equivalente a uma aposentadoria, concedido àqueles que não tiveram condições de contribuir para a Previdência Social. Tal medida é necessária uma vez que a aposentadoria por idade daqueles que contribuíram somente é concedida aos 65 anos de idade, no caso do segurado do sexo masculino. Portanto, não há sentido em manter uma regra assistencial mais branda do que a vigente na Previdência Social, correndo-se o risco de penalizar os segurados e, por consequência, desestimular o ingresso no sistema previdenciário. Registre-se, ainda, que o Estatuto do Idoso já beneficiou a pessoa idosa na área assistencial, na medida em que reduziu de 67 para 65 anos o limite de idade para ter acesso ao benefício de prestação continuada.

Pelas razões expostas, solicitamos aos Nobres Pares apoio para aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 25 de maio de 2011.

Deputada NILDA GONDIM

Deputada FLÁVIA MORAIS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

Art. 3º É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

Parágrafo único. A garantia de prioridade compreende:

I - atendimento preferencial imediato e individualizado junto aos órgãos públicos e privados prestadores de serviços à população;

II - preferência na formulação e na execução de políticas sociais públicas específicas;

III - destinação privilegiada de recursos públicos nas áreas relacionadas com a proteção ao

idoso;

IV - viabilização de formas alternativas de participação, ocupação e convívio do idoso com as demais gerações;

V - priorização do atendimento do idoso por sua própria família, em detrimento do atendimento asilar, exceto dos que não a possuam ou careçam de condições de manutenção da própria sobrevivência;

VI - capacitação e reciclagem dos recursos humanos nas áreas de geriatria e gerontologia e na prestação de serviços aos idosos;

VII - estabelecimento de mecanismos que favoreçam a divulgação de informações de caráter educativo sobre os aspectos biopsicossociais de envelhecimento;

VIII - garantia de acesso à rede de serviços de saúde e de assistência social locais.

IX - prioridade no recebimento da restituição do Imposto de Renda. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.765, de 5/8/2008\)](#)

.....

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.

.....

LEI Nº 8.842, DE 4 DE JANEIRO DE 1994

Dispõe sobre a política nacional do idoso, cria o Conselho Nacional do Idoso e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I
DA FINALIDADE

Art. 1º A política nacional do idoso tem por objetivo assegurar os direitos sociais do idoso, criando condições para promover sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade.

Art. 2º Considera-se idoso, para os efeitos desta lei, a pessoa maior de sessenta anos de idade.

.....

.....

LEI Nº 3.071, DE 1º DE JANEIRO DE 1916

Código Civil

PARTE GERAL
DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

Art. 1º. Este Código regula os direitos e obrigações de ordem privada concernente às pessoas, aos bens e às suas relações.

LIVRO I
DAS PESSOASTÍTULO I
DIVISÃO DAS PESSOASCAPÍTULO I
DAS PESSOAS NATURAIS

Art. 2º. Todo homem é capaz de direitos e obrigações na ordem civil.

.....
.....
DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte lei:

CÓDIGO PENAL
PARTE GERALTÍTULO I
DA APLICAÇÃO DA LEI PENAL**Anterioridade da Lei**

Art. 1º Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal.
[*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 7.209, de 11/7/1984\)*](#)

Lei penal no tempo

Art. 2º Ninguém pode ser punido por fato que lei posterior deixa de considerar crime, cessando em virtude dela a execução e os efeitos penais da sentença condenatória.

Parágrafo único. A lei posterior, que de qualquer modo favorecer o agente, aplica-se aos fatos anteriores, ainda que decididos por sentença condenatória transitada em julgado. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 7.209, de 11/7/1984\)*](#)

.....
.....
LEI Nº 4.737, DE 15 DE JULHO DE 1965

Institui o Código Eleitoral.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que sanciono a seguinte Lei, aprovada pelo Congresso Nacional, nos termos do art. 4º, *caput*, do Ato Institucional, de 9 de abril de 1964.

PARTE PRIMEIRA
INTRODUÇÃO

Art.1º Este Código contém normas destinadas a assegurar a organização e o exercício de direitos políticos precipuamente os de votar e ser votado.

Parágrafo único. O Tribunal Superior Eleitoral expedirá Instruções para sua fiel execução.

Art. 2º Todo poder emana do povo e será exercido, em seu nome, por mandatários escolhidos,

direta e secretamente, dentre candidatos indicados por partidos políticos nacionais, ressalvada a eleição indireta nos casos previstos na Constituição e leis específicas.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.451, DE 2011

(Do Sr. Wilson Filho)

Concede benefício tarifário para estudantes carentes no serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros, nos termos especificados.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7831/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 12º Fica garantido a estudantes carentes o desconto de 50% (cinquenta por cento) no valor do bilhete de passagem do serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros.

§ 1º Para efeito desta Lei, considera-se carente o estudante cuja renda familiar seja igual ou inferior a três salários mínimos.

§ 2º O benefício de que trata o *caput* abrange os estudantes matriculados em cursos regulares do ensino infantil, fundamental, médio e superior, bem como em cursos técnicos e profissionalizantes.

§ 3º Para viabilizar o desconto referido no *caput*, o poder público concedente e as empresas prestadoras do serviço adotarão as providências cabíveis para o atendimento ao disposto no *caput* do art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 13º Serão definidos em regulamento os mecanismos e os critérios para o gozo do benefício tarifário concedido nos termos desta Lei.

Art. 14º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A exemplo do que já acontece em relação aos idosos e às pessoas com deficiência física, esta proposição intenta oferecer aos estudantes carentes um benefício tarifário no serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros. Com o desconto de 50% no valor do bilhete de passagem ficará mais fácil para crianças e jovens oriundos de famílias de baixa renda viajarem entre estados brasileiros, acompanhados de seus pais ou não.

Entendemos que é importante tal benefício por existir dificuldade do estudante arcar com as despesas de locomoção. Além disso as experiências culturais proporcionadas por uma viagem podem e devem fazer parte do processo educacional. Não obstante,

famílias com renda de igual ou inferior a três salários mínimos dificilmente dispõem de recursos para uma viagem de férias, o que priva seus integrantes dessas experiências enriquecedoras.

Ainda para viabilizar o benefício, estamos prevendo que o poder público concedente e as empresas prestadoras do serviço adotarão as providências cabíveis para o atendimento ao disposto no *caput* do art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, isto é, para garantir o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos em andamento. No Estatuto do Idoso, essa previsão encontra-se presente em regulamento, mas preferimos trazê-la para o corpo da lei como forma de minimizar eventuais polêmicas em torno da questão do financiamento do benefício.

Ainda tomando como exemplo o Estatuto do Idoso, remetemos à regulamentação as questões operacionais envolvidas na concessão do desconto pretendido, como os meios de comprovação de renda e de acesso ao bilhete passagem com desconto.

Diante do mérito social da proposta, esperamos vê-la aprovada o mais rapidamente possível.

Sala das Sessões, em 25 de maio de 2011.

Deputado **Wilson Filho**
PMDB/PB

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS
.....

Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica 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.

Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.

Art. 36. Sem prejuízo do disposto no inciso XII do art. 21 e no inciso XI do art. 23 da Constituição Federal, o poder concedente poderá, mediante convênio de cooperação, credenciar os Estados e o Distrito Federal a realizarem atividades complementares de fiscalização e controle dos serviços prestados nos respectivos territórios.

Art. 37. É inexigível a licitação na outorga de serviços de telecomunicações de uso restrito do outorgado, que não sejam passíveis de exploração comercial.

Art. 38. (VETADO)

Art. 39. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 40. Revogam-se o parágrafo único do art. 28 da Lei nº 8.987, de 1995, e as demais disposições em contrário.

Brasília, 7 de julho de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Raimundo Brito

PROJETO DE LEI N.º 1.452, DE 2011

(Do Sr. Wilson Filho)

Concede benefício tarifário para professores carentes no serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros, nos termos especificados.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3697/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 15º Fica garantido a professores carentes, por motivo do exercício da profissão, o desconto de 50% (cinquenta por cento) no valor do bilhete de passagem do serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros.

§ 1º Para efeito desta Lei, considera-se carente o professor cuja renda familiar seja igual ou inferior a três salários mínimos.

§ 2º O benefício de que trata o *caput* abrange os professores em atividade nos cursos regulares do ensino infantil, fundamental, médio e superior, bem como de cursos técnicos e profissionalizantes.

§ 3º Para viabilizar o desconto referido no *caput*, o poder público concedente e as empresas prestadoras do serviço adotarão as providências cabíveis para o atendimento ao disposto no *caput* do art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 16º Serão definidos em regulamento os mecanismos e os critérios para o gozo do benefício tarifário concedido nos termos desta Lei.

Art. 17º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A exemplo do que já acontece em relação aos idosos e às pessoas com deficiência física, esta proposição intenta oferecer aos professores carentes um benefício tarifário no serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros.

Entendemos que é importante tal benefício uma vez que o profissional que se dedica

à transferência do ensino e do conhecimento merece ter o direito a diminuição de despesas com sua locomoção entre o local onde mora e o local onde ensina. Este fato fica evidente quando se afirma o requisito essencial de que este direito ao desconto só é possível se o professor estiver em locomoção por motivo do exercício da profissão.

Ainda para viabilizar o benefício, estamos prevendo que o poder público concedente e as empresas prestadoras do serviço adotarão as providências cabíveis para o atendimento ao disposto no *caput* do art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, isto é, para garantir o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos em andamento. No Estatuto do Idoso, essa previsão encontra-se presente em regulamento, mas preferimos trazê-la para o corpo da lei como forma de minimizar eventuais polêmicas em torno da questão do financiamento do benefício.

Ainda tomando como exemplo o Estatuto do Idoso, remetemos à regulamentação as questões operacionais envolvidas na concessão do desconto pretendido, como os meios de comprovação de renda e de acesso ao bilhete passagem com desconto.

Diante do mérito social da proposta, esperamos vê-la aprovada o mais rapidamente possível.

Sala das Sessões, em 25 de maio de 2011.

Deputado **Wilson Filho**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS
.....

Art. 35. A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica 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.

Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.

Art. 36. Sem prejuízo do disposto no inciso XII do art. 21 e no inciso XI do art. 23 da Constituição Federal, o poder concedente poderá, mediante convênio de cooperação, credenciar os Estados e o Distrito Federal a realizarem atividades complementares de fiscalização e controle dos serviços prestados nos respectivos territórios.

Art. 37. É inexigível a licitação na outorga de serviços de telecomunicações de uso restrito do

outorgado, que não sejam passíveis de exploração comercial.

Art. 38. (VETADO)

Art. 39. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 40. Revogam-se o parágrafo único do art. 28 da Lei nº 8.987, de 1995, e as demais disposições em contrário.

Brasília, 7 de julho de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Raimundo Brito

PROJETO DE LEI N.º 3.641, DE 2012 (Do Sr. Junji Abe)

Institui a isenção de tarifa de embarque em voos domésticos nos aeroportos do País para pessoas com deficiência física, e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4638/2009.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O inciso I do art. 7º da Lei nº 6.009 de 26 de dezembro de 1973 passa a vigorar acrescido da alínea *h* com a seguinte redação:

“Art.7º.....

I.....

.....

h) os passageiros com deficiência.

.....”(NR)

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O projeto de lei tem o objetivo de garantir às pessoas com deficiência a isenção da tarifa de embarque cobrada no uso do transporte aéreo nacional. Para tanto, altera o art. 7º da Lei nº 6.009 de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos.

A inclusão social para as pessoas com deficiência é um direito básico, e por meio desta Lei procura-se amenizar a distância entre estas e o cidadão comum.

Após a Constituição Federal de 1988, as pessoas com deficiência são vistas de

forma mais participativa no mercado de trabalho. O art. 227 retrata o esforço no sentido de facilitar o acesso destas pessoas aos bens e serviços coletivos.

Contudo, apesar de toda mobilização do Estado e da Sociedade, existem, ainda, alguns entraves que permanecem dificultando a vida das pessoas com deficiência, por exemplo, a cobrança de tarifa de embarque em voos domésticos nos aeroportos do País.

Considerando que as pessoas com deficiência, de modo geral, arcam com despesas maiores que as comuns, muitas vezes com medicação, tratamentos médicos e fisioterapias etc, que na verdade, consomem grande parte de seus ganhos, não é justo que tenham o mesmo tratamento quanto ao pagamento de tarifas aéreas, especialmente, aquelas que utilizam a aviação a trabalho.

Postos os parâmetros axiológicos norteadores da presente proposição, submeto-a a apreciação dos nobres pares rogando pela sua aprovação.

Sala das Sessões 10 de abril de 2012

Deputado Junji Abe
PSD/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)

.....
Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*

§ 1º O Estado promoverá programas de assistência integral à saúde da criança, do adolescente e do jovem, admitida a participação de entidades não governamentais, mediante políticas específicas e obedecendo aos seguintes preceitos: *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*

I - aplicação de percentual dos recursos públicos destinados à saúde na assistência materno-infantil;

II - criação de programas de prevenção e atendimento especializado para as pessoas portadoras

de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente e do jovem portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de obstáculos arquitetônicos e de todas as formas de discriminação. [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

§ 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

§ 3º O direito a proteção especial abrangerá os seguintes aspectos:

I - idade mínima de quatorze anos para admissão ao trabalho, observado o disposto no art. 7º, XXXIII;

II - garantia de direitos previdenciários e trabalhistas;

III - garantia de acesso do trabalhador adolescente e jovem à escola; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

IV - garantia de pleno e formal conhecimento da atribuição de ato infracional, igualdade na relação processual e defesa técnica por profissional habilitado, segundo dispuser a legislação tutelar específica;

V - obediência aos princípios de brevidade, excepcionalidade e respeito à condição peculiar de pessoa em desenvolvimento, quando da aplicação de qualquer medida privativa da liberdade;

VI - estímulo do poder público, através de assistência jurídica, incentivos fiscais e subsídios, nos termos da lei, ao acolhimento, sob a forma de guarda, de criança ou adolescente órfão ou abandonado;

VII - programas de prevenção e atendimento especializado à criança, ao adolescente e ao jovem dependente de entorpecentes e drogas afins. [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

§ 4º A lei punirá severamente o abuso, a violência e a exploração sexual da criança e do adolescente.

§ 5º A adoção será assistida pelo poder público, na forma da lei, que estabelecerá casos e condições de sua efetivação por parte de estrangeiros.

§ 6º Os filhos, havidos ou não da relação do casamento, ou por adoção, terão os mesmos direitos e qualificações, proibidas quaisquer designações discriminatórias relativas à filiação.

§ 7º No atendimento dos direitos da criança e do adolescente levar-se-á em consideração o disposto no art. 204.

§ 8º A Lei estabelecerá:

I – o estatuto da juventude, destinado a regular os direitos dos jovens;

II – o plano nacional de juventude, de duração decenal, visando à articulação das várias esferas do poder público para a execução de políticas públicas. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

Art. 228. São penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às normas da legislação especial.

LEI Nº 6.009, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1973

Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 7º Ficam isentos de pagamento:

I - Da Tarifa de Embarque

- a) os passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- c) os passageiros em trânsito;
- d) os passageiros de menos de dois anos de idade;
- e) os inspetores de Aviação Civil, quando no exercício de suas funções;
- f) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- g) os passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

II - Da Tarifa de Pouso

- a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) as aeronaves em voo de experiência ou de instrução;
- c) as aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica;
- d) as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

III - Da Tarifa de Permanência

- a) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- c) as demais aeronaves:

- 1. por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento;
- 2. em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente;
- 3. em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo proprietário ou explorador da aeronave.

IV - Da Tarifa de Armazenagem: [\(Inciso com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983\)](#)

- a) as mercadorias e materiais destinados a entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica; [\(Alínea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983\)](#)
- b) as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica. [\(Alínea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983\)](#)

V - da Tarifa de Conexão, o proprietário ou o explorador da aeronave que transporte:

- a) passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta;
- b) passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- c) passageiros de menos de dois anos de idade;
- d) inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções;
- e) passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;

§ 1º Poderão ser isentas de pagamento de Tarifa de Capatazia as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica. [\(Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983\)](#)

§ 2º O despacho do Ministro da Aeronáutica, concessivo da isenção, poderá referir-se ao total

ou parte da importância correspondente ao valor da tarifa. (*Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 2.060, de 12/9/1983*)

Art. 8º A utilização das instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionadas pelo Ministério da Aeronáutica, está sujeita ao pagamento da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios a navegação aérea em rota.

Parágrafo único. A tarifa de que trata este artigo será aprovada pelo Ministro da Aeronáutica, mediante proposta do órgão competente do Ministério da Aeronáutica, para aplicação geral em todo o território nacional.

PROJETO DE LEI N.º 3.751, DE 2012

(Do Sr. Luciano Castro)

Altera os arts. 34 e 39 da Lei 10.741, de 1 de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5503/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art.34 da Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.34. Aos idosos, com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, que não possuam meios para prover sua subsistência, nem tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de 1 (um) salário mínimo, nos termos da Lei Orgânica da Assistência Social – LOAS”.

.....(NR)

Art.2º O art.39 da Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.39. Aos idosos, com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestado paralelamente aos serviços regulares”.

.....(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003 – Estatuto do Idoso -, o idoso, assim entendido como a pessoa com idade igual ou superior a sessenta anos, goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, assegurando-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

Com relação à Assistência Social, o art. 34 da Lei nº 10.741, de 2003, determina que aos idosos a partir de sessenta e cinco anos que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de um salário mínimo, nos termos da Lei nº 8742, de 07 de dezembro de 1993.

A LOAS, em sua redação original, contemplava a concessão do amparo assistencial apenas para o idoso com setenta anos ou mais, com previsão de redução gradual da idade mínima. A idade para a concessão do benefício foi reduzida para sessenta e cinco anos somente a partir de 2003, ainda assim, excluindo um expressivo contingente da população, que pela Lei, é considerado idoso desde os sessenta anos de idade.

Também em relação ao transporte coletivo público e semiurbano, a gratuidade só é assegurada, de acordo com o art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003, apenas aos maiores de sessenta e cinco anos, apesar da legislação considerar idoso quem tem idade igual ou superior a sessenta anos.

Sendo assim, o projeto de lei apresentado visa a corrigir distorções existentes no Estatuto do Idoso, de forma a alcançar a isonomia no que se refere ao conceito legal de pessoa idosa.

A adoção da nossa proposta representará um avanço nas conquistas alcançadas pelos idosos, permitindo o aperfeiçoamento da sua inclusão no meio social e sua integração à comunidade.

Tendo em vista a relevância da matéria, conto com o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 25 de abril de 2012.

Deputado Luciano Castro

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 VIII
DA ASSISTÊNCIA SOCIAL
.....

Art. 33. A assistência social aos idosos será prestada, de forma articulada, conforme os princípios e diretrizes previstos na Lei Orgânica da Assistência Social, na Política Nacional do Idoso, no Sistema Único de Saúde e demais normas pertinentes.

Art. 34. Aos idosos, a partir de 65 (sessenta e cinco) anos, que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, é assegurado o benefício mensal de 1 (um) salário mínimo, nos termos da Lei Orgânica da Assistência Social - Loas.

Parágrafo único. O benefício já concedido a qualquer membro da família nos termos do caput não será computado para os fins do cálculo da renda familiar per capita a que se refere a Loas.

Art. 35. Todas as entidades de longa permanência, ou casalar, são obrigadas a firmar contrato de prestação de serviços com a pessoa idosa abrigada.

§ 1º No caso de entidades filantrópicas, ou casa-lar, é facultada a cobrança de participação do idoso no custeio da entidade.

§ 2º O Conselho Municipal do Idoso ou o Conselho Municipal da Assistência Social estabelecerá a forma de participação prevista no § 1º, que não poderá exceder a 70% (setenta por cento) de qualquer benefício previdenciário ou de assistência social percebido pelo idoso.

§ 3º Se a pessoa idosa for incapaz, caberá a seu representante legal firmar o contrato a que se refere o caput deste artigo.

.....
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.

.....
LEI Nº 8.742, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1993

Dispõe sobre a organização da Assistência Social e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

LEI ORGÂNICA DA ASSISTÊNCIA SOCIAL

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E DOS OBJETIVOS

Art. 1º A assistência social, direito do cidadão e dever do Estado, é Política de Seguridade Social não contributiva, que provê os mínimos sociais, realizada através de um conjunto integrado de ações de iniciativa pública e da sociedade, para garantir o atendimento às necessidades básicas.

Art. 2º A assistência social tem por objetivos: (*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

I - a proteção social, que visa à garantia da vida, à redução de danos e à prevenção da incidência de riscos, especialmente:

a) a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;

b) o amparo às crianças e aos adolescentes carentes;

c) a promoção da integração ao mercado de trabalho;

d) a habilitação e reabilitação das pessoas com deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária; e

e) a garantia de 1 (um) salário-mínimo de benefício mensal à pessoa com deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover a própria manutenção ou de tê-la provida por sua família; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011*)

II - a vigilância socioassistencial, que visa a analisar territorialmente a capacidade protetiva das famílias e nela a ocorrência de vulnerabilidades, de ameaças, de vitimizações e danos; (*Inciso*

com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011)

III - a defesa de direitos, que visa a garantir o pleno acesso aos direitos no conjunto das provisões socioassistenciais; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011)

IV - (Revogado pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011)

V - (Revogado pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011)

Parágrafo único. Para o enfrentamento da pobreza, a assistência social realiza-se de forma integrada às políticas setoriais, garantindo mínimos sociais e provimento de condições para atender contingências sociais e promovendo a universalização dos direitos sociais. (Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.435, de 6/7/2011)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.089, DE 2012

(Do Sr. Carlos Souza)

Dispõe sobre a concessão de desconto no transporte público interestadual de passageiros, na navegação interior.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 2740/1997 nos termos do art. 105 do RICD, desampense-se do PL 2740/1997 o PL 4089/2012 e, em seguida, apense-o ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) no valor da passagem do transporte público interestadual de passageiros, na navegação fluvial interior, para as pessoas hipossuficientes.

§ 1º A hipossuficiência deve ser comprovada mediante declaração de pobreza ou apresentação de comprovante de participação em programas sociais do Governo Federal.

§ 2º Quando financiarem o desconto de que trata o *caput*, as empresas de transporte serão compensadas com a restituição dos impostos federais incidentes sobre o preço final da passagem.

Art. 2º Entre os beneficiários desta lei terão preferência os passageiros com necessidade de atendimento médico fora do domicílio, conforme atestado por laudo médico emitido na rede pública do Sistema Único de Saúde.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil conta com 42 mil quilômetros de vias navegáveis, dos quais 20 mil situam-se na Bacia do rio Amazonas. Desse montante, 10 mil são efetivamente utilizados na navegação interior.

Dados de 2005 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ – revelam a atuação de 41 empresas de transporte público de passageiros na Amazônia, que operam 60 embarcações com tráfego mensal de 26.500 passageiros.

De acordo com pesquisa realizada pela ANTAQ, o preço da passagem lidera o conjunto de avaliações negativas dos usuários do serviço.

Considerando o isolamento em que vive a população ribeirinha dos rios amazônicos, sua dependência do transporte fluvial, como também a inserção social do segmento em classe de renda menos favorecida, propomos o projeto de lei aqui apresentado concedendo desconto de cinquenta por cento no preço da passagem das embarcações em operação no transporte público da navegação interior, para os usuários hipossuficientes, priorizando àqueles com problemas de saúde sem tratamento no local de domicílio.

Para compensar as despesas das empresas de transporte que arcarem com o benefício, o PL prevê a restituição dos impostos federais incidentes no valor da tarifa cobrada dos passageiros.

Por tratar de medida de largo alcance social, que apoia um segmento da população brasileira carente e com restrição de mobilidade, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 19 de junho de 2012.

Deputado CARLOS SOUZA

PROJETO DE LEI N.º 4.313, DE 2012

(Do Sr. Professor Victório Galli)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para tratar sobre a gratuidade para idosos no serviço de transporte aéreo doméstico.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6963/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 18º Esta Lei acrescenta dispositivo ao 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 tratar sobre a gratuidade para idosos carentes no serviço de transporte aéreo doméstico.

Art. 19º O art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o parágrafo único existente como

§ 1º;

Art. 40.

§ 2º A reserva de vagas gratuitas prevista no inciso I do *caput* aplica-se, também, aos voos domésticos de empresas brasileiras concessionárias do serviço de transporte aéreo. (NR)

Art. 20º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, trouxe à luz o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos. De plano, o Estatuto afirma ser obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

Para tanto, no que concerne aos serviços de transporte coletivo, a norma estabelece a seguinte prerrogativa para os idosos carentes:

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.

O benefício tem repercussões em vários dos direitos mencionados anteriormente, como o direito ao lazer e, até mesmo, à saúde, por permitir a realização de viagens que, de outra forma, teriam um custo proibitivo para esses idosos. Entretanto, a expressão “sistema de transporte coletivo interestadual”, adotada pelo Estatuto do Idoso, não traz a clareza que se espera de um texto legal, deixando em aberto quais as modalidades do serviço de transporte estariam incluídas no benefício.

Embora seja defensável que, ao usar a referida expressão, o legislador, longe de ser genérico, pretendesse na verdade abarcar todas as modalidades, a regulamentação da matéria não entendeu assim, abrangendo apenas as modalidades rodoviária, ferroviária e aquaviária. Com isso, os idosos carentes não podem usufruir, no serviço de transporte aéreo, o benefício da gratuidade que o Estatuto do Idoso, em tese, lhes proporciona.

Considerando que, diante das dimensões do território brasileiro, o transporte aéreo é indispensável para determinados deslocamentos, estamos propondo acrescentar um parágrafo ao art. 40 do Estatuto do Idoso, de forma a explicitar que a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a dois salários mínimos é válida, também, para os voos domésticos realizados por empresas brasileiras concessionárias do serviço de transporte aéreo. O prazo de trinta dias, previsto para a entrada em vigor da norma tem por objetivo permitir que a regulamentação seja adaptada.

Tendo em vista a importância da medida para os idosos carentes, contamos com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 15 de agosto de 2012.

Deputado **Professor Victório Galli**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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. 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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.391, DE 2013

(Do Sr. Jovair Arantes)

Concede passe livre aos estudantes carentes no sistema de transporte coletivo interestadual.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o passe estudantil interestadual para estudantes carentes.

Art. 2º É concedido passe livre aos estudantes comprovadamente carentes no sistema de transporte coletivo interestadual.

§1º O benefício contempla estudantes carentes do ensino fundamental, médio e superior, inclusive estudantes de cursos técnicos e profissionalizantes, na forma do Regulamento.

§2º Para obter o passe estudantil interestadual, o estudante carente comprovará, na forma do Regulamento, que o seu domicílio e o estabelecimento de ensino, em que estiver matriculado, estão situados em Estados distintos.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor noventa dias a partir da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei busca assegurar o acesso à educação aos alunos carentes dispersos por todo o País, que precisam percorrer diariamente longas distâncias para poder estudar. Frequentemente o estudante não consegue no próprio Estado ou Município a matrícula no estabelecimento de ensino desejado, tendo de se deslocar para cidades próximas, situadas em Estados vizinhos. É situação comum, por exemplo, na região do entorno do Distrito Federal. Devido ao elevado custo do transporte diário, inúmeros alunos não conseguem concluir seus cursos, prejudicando a formação e a qualificação de futuros trabalhadores, médicos, professores, empresários, cientistas, etc...

A proposição inspira-se na sugestão da vereadora petebista Irismar, por meio de requerimento aprovado pela Câmara Municipal de Águas Lindas de Goiás.

Ante o exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação

da proposição.

Brasília, 16 de abril de 2013.

Deputado Jovair Arantes
Líder do PTB

PROJETO DE LEI N.º 6.466, DE 2013 (Do Sr. Antonio Brito)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, para reduzir de 65 anos para 60 anos a idade em que o idoso tem direito a gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3525/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O caput do art.º 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39 Aos maiores de 60 (sessenta) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.”(NR)

.....

Art. 2º Suprima-se o § 3º do art.º 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003.

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

JUSTIFICAÇÃO

A legislação atual prevê que os idosos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos tenham direito a gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos. Contudo, a própria Lei nº 10.741/2003, no § 3º do artigo 39, faculta ao legislativo local dispor sobre as condições para o exercício da gratuidade dos idosos na faixa etária compreendida entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos.

Acontece que vários municípios assim o fizeram, permitindo que os seus idosos de 60 (sessenta) anos ou mais possam transitar gratuitamente nos transportes públicos urbanos e semiurbanos.

Desse modo, foram criadas duas classes de idosos no país. Em um município os idosos de 60 (sessenta) anos podem fazer uso gratuitamente do transporte público e, muitas vezes, no município vizinho este mesmo idoso é obrigado a pagar sua

passagem, só podendo fazer uso do direito os idosos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos.

Não nos parece correto, nem justificável, esta discriminação. Sendo assim, a presente proposta tem por objetivo corrigir a legislação atual, unificando a idade dos idosos que teriam direito a gratuidade no uso dos transportes públicos urbanos e semiurbanos em todo o território nacional.

Sala das Sessões, em 01 de outubro de 2013.

Deputado ANTONIO BRITO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.693, DE 2013

(Do Sr. Onofre Santo Agostini)

Altera dispositivos da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para assegurar às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos de idade redução de cinquenta por cento no valor das passagens em transportes aéreo, rodoviários, ferroviários e marítimos em todo território nacional.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei acrescenta dispositivo a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para assegurar às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos de idade a redução de cinquenta por cento no valor das passagens em transportes aéreo, rodoviários, ferroviários e marítimos em todo território nacional.

Art. 2º - Acrescente-se o inciso III ao artigo 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 com a seguinte redação:

“Art.40.

III - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, aéreas, rodoviárias, ferroviárias e marítimas, com preço normal ou promocional, para os idosos, com idade igual ou superior a sessenta anos de idade, independente da classe econômica. (NR)”.

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal estabeleceu no art. 230, § 2º, a gratuidade do transporte coletivo nas aéreas urbanas para os cidadãos acima de 65 anos. A medida representou importante avanço social, por proporcionar aos idosos facilidades para o desenvolvimento de projetos pessoais.

A partir da edição do Estatuto do Idoso, foram assegurados diversos direitos aos cidadãos brasileiros com idade igual ou superior a 60 (sessenta anos). Entre esses direitos, destacam-se a reserva de 2 vagas gratuitas por veículo, no sistema de transporte coletivo interestadual, ou desconto de cinquenta por cento, no mínimo, no valor da passagem, no caso de essas vagas já terem sido preenchidas, por aqueles

com renda igual ou inferior a dois salários mínimos.

O Estatuto do Idoso, contudo, não prevê benefícios para aqueles que precisam se locomover por transporte aéreo, ferroviário e marítimo, seja para turismo ou para se submeter a tratamento contínuo de saúde. Nesses casos, o transporte aéreo é o sistema mais rápido, seguro e eficaz para atender ao idoso.

Diante dos elevados preços das passagens aéreas, e não inclusão dos transportes aéreos, ferroviários e marítimos, muitos idosos, especialmente os das classes economicamente menos privilegiadas, não conseguem arcar com os custos do deslocamento por meio dos transportes acima citados, conseqüentemente, acabam impedidos de viajar para tratar da saúde ou fazer turismo.

É oportuno observar que a legislação brasileira já garante ao idoso prioridade no embarque no transporte público urbano, além de cotas de vagas, descontos e até gratuidade no transporte rodoviário interestadual. Mas é omissa quanto aos transportes coletivos aéreo, ferroviários e marítimos, ignorando que esses sistemas também são de concessão pública e que, por tal razão, não poderiam ser excluídos dos benefícios que a legislação garante ao idoso.

Pelos motivos expostos, entendo que a presente proposição acrescenta novos e justos benefícios aos idosos atendendo a uma expressiva parcela da população brasileira. Pessoas que no passado muito contribuíram para o desenvolvimento do nosso país e que, de alguma forma, continuam a contribuir com a sociedade brasileira.

Sala das Sessões, em 05 de novembro de 2013.

Deputado Onofre Santo Agostini
PSD/SC

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)

.....
Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

CAPÍTULO VIII DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, *ad referendum* do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

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. 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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.405, DE 2014 **(Do Sr. Rodrigo Maia)**

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-3525/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera dispositivo da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, para assegurar a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos aos maiores de 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39 Aos maiores de 60 (sessenta) 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.” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem como objetivo assegurar a acessibilidade das pessoas idosas por meio da garantia de gratuidade no transporte público coletivo aos maiores de sessenta anos.

O Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003) define, em seu art. 1º, que são considerados idosos aqueles com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos. O idoso é considerado sujeito especial – assim como as crianças e adolescentes e as pessoas portadoras de necessidades especiais – a quem a legislação determina que seja dada proteção especial. Tanto é assim que a o art. 230 da Constituição Federal dispõe acerca do dever do Estado, da família e da sociedade de colaborarem para o amparo aos idosos.

Assim, faz-se necessária a regra que imponha a gratuidade no transporte urbano coletivo, para homens e mulheres com idade igual ou maior que sessenta anos. Nesse sentido, a proposta de redução da idade guarda consonância com o objetivo do Estatuto do Idoso, qual seja, regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60.

Pelo exposto, solicito o apoio dos nobres pares para apreciação e consequente aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, 05 de abril de 2014.

**Deputado RODRIGO MAIA
DEMOCRATAS/RJ**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

.....
CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)
.....

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos

urbanos.

CAPÍTULO VIII DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, *ad referendum* do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

Art. 232. Os índios, suas comunidades e organizações são partes legítimas para ingressar em juízo em defesa de seus direitos e interesses, intervindo o Ministério Público em todos os atos do processo.

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 I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.746, DE 2014 (Do Sr. Eduardo Cunha)

Prevê passe livre estudantil para aqueles que, com dificuldade econômica comprovada, estejam matriculados em instituições de ensino privadas.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desapense-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído aos estudantes, com dificuldade econômica comprovada, matriculados em instituições de ensino privadas, tendo como entidades mantenedoras fundações públicas ou privadas, o passe livre estudantil no sistema de transporte público coletivo.

Parágrafo único. Por passe livre estudantil entende-se a gratuidade do transporte do aluno no sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, Estados ou Municípios, custeado por recursos públicos ou na forma da legislação local.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e surtirá efeitos financeiros a partir do primeiro dia do exercício seguinte ao de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nossa proposta consiste em conceder passe livre estudantil aos estudantes, com dificuldade econômica comprovada, matriculados em instituições de ensino privadas, tendo como entidades mantenedoras fundações públicas ou privadas.

É preciso estender o benefício, que muitas vezes é concedido apenas aos estudantes de escolas públicas, aos alunos bolsistas de instituições privadas ou das próprias fundações mantenedoras, que estão em extrema dificuldade econômica.

A medida é imprescindível para evitar a evasão escolar e permitir o acesso à educação em igualdade de condições, independentemente de posição econômica ou classe social.

Sala das Sessões, em 01 de julho de 2014

Deputado **EDUARDO CUNHA**

PROJETO DE LEI N.º 7.952, DE 2014 **(Do Sr. Valadares Filho)**

Institui o passe livre estudantil, como garantia do direito social ao transporte, para alunos matriculados em instituições públicas ou privadas de ensino.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o passe livre estudantil nos serviços de transporte público coletivo local, intermunicipal e interestadual de caráter urbano, como garantia do direito social ao transporte.

§ 1º O direito social ao transporte é reconhecido como essencial para a efetividade de outros direitos fundamentais e a realização de uma vida digna de qualidade.

§ 2º Define-se passe livre estudantil como a gratuidade do transporte rodoviário dos alunos beneficiários, no âmbito dos serviços públicos de transporte coletivo, prestados direta ou indiretamente pela União, pelos Estados, Distrito Federal ou Municípios.

Art. 2º O passe livre estudantil é assegurado aos alunos da educação infantil, básica e superior, que estejam regularmente matriculados e com frequência comprovada em instituições públicas ou privadas de ensino.

§1º Para obter o passe livre estudantil intermunicipal ou interestadual, o estudante deverá comprovar que o seu domicílio e o estabelecimento de ensino em que estiver matriculado estão situados em Municípios ou Estados distintos, conforme o caso.

§ 2º O passe livre estende-se ao acompanhante do estudante do ensino infantil e dos que recebem atendimento educacional especializado, nos termos dos incisos II e III do art. 4º da Lei nº 9.394, de 1996.

Art. 3º A gratuidade definida nesta Lei será assegurada com recursos orçamentários da União e, nos Estados, Distrito Federal e Municípios, por meio da prestação de assistência financeira da União, nos termos do inciso I do art. 16 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Parágrafo único. Os valores a serem pagos às empresas de transportes de passageiros serão calculados após estudos técnicos econômicos e de acordo com metodologia a ser estabelecida no regulamento.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor noventa dias a partir da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As manifestações de junho de 2013 tiveram, como estopim, a mobilização de jovens contra o aumento de tarifas do transporte público municipal e a reivindicação de propostas como o passe livre e a tarifa zero. Desde então, o tema do “direito ao transporte” ganhou lugar de destaque na pauta nacional.

A mobilização popular ajudou a deixar clara uma exigência nacional: que o transporte deixe de ser tratado como mercadoria e seja reconhecido e priorizado como direito social, como efetivamente é. Seu reconhecimento, como direito social, reforça os mais diversos direitos que são assegurados pela Declaração Universal dos Direitos Humanos e pela própria Constituição Federal de 1988.

O direito ao transporte está estreitamente relacionado com a realização de outros direitos fundamentais e com as possibilidades de uma pessoa viver dignamente. Isso porque, para que alguém tenha acesso aos sistemas de saúde ou educação, às áreas de lazer, à busca por emprego e ao local de trabalho, entre tantos outros direitos, quase sempre precisará utilizar-se de algum meio de transporte. Significa dizer que o transporte é um serviço público essencial, que deve ser garantido pelo Estado e não pode ser limitado apenas a quem tem condições de pagar por ele.

Atualmente, milhões de brasileiros não têm acesso ao sistema de transporte, por não conseguirem pagar a tarifa. Dados de pesquisa da Fundação Getúlio Vargas apontam que, em 2010, esse número alcançava a ordem de 37 milhões de pessoas. É um indicativo de que o modelo de financiamento do sistema de transporte, baseado na tarifa paga pelo usuário, precisa ser repensado. Ele é extremamente oneroso, quando não proibitivo, para as classes mais necessitadas da população.

Uma divisão justa dos custos do transporte público em nosso País exige sua

reestruturação em torno de um novo modelo, baseado em um sistema distributivo, no qual quem pode mais paga mais. Por esse modelo, aqueles que mais sobrecarregam as vias públicas, mas também se beneficiam do transporte público, como *shopping centers*, grandes edifícios residenciais e comerciais e usuários de veículos, devem ter sua parcela de contribuição.

O trabalho em torno de propostas para a repactuação do novo modelo de transporte público é necessário e exige uma articulação federativa em três níveis, incluindo, possivelmente, com uma nova repartição de receitas tributárias. Isso não impede, porém, que sejam dados passos para avançar de forma progressiva na efetivação do direito ao transporte como direito social.

A perspectiva de uma realização progressiva de direitos sociais está prevista no Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, ratificado pelo Brasil em janeiro de 1992. Esse instrumento de direito internacional, com força vinculante no País, exige que sejam adotadas medidas, “principalmente nos planos econômico e técnico, até o máximo dos recursos disponíveis, que visem a assegurar, progressivamente, por todos os meios apropriados, o pleno exercício dos direitos reconhecidos no presente Pacto, incluindo, em particular, a adoção de medidas legislativas” (art.2º.1.).

A inclusão do transporte no rol dos direitos sociais, do art. 6º da Constituição Federal, já foi aprovada pela Câmara dos Deputados, a partir de iniciativa da Deputada Luíza Erundina (PSB-SP), que aguarda votação do Senado Federal. No Estado do Rio Grande do Sul e em diversos municípios brasileiros, como Cuiabá, Campo Grande, Rio de Janeiro, Grande Vitória e Goiânia, entre outras, a gratuidade no transporte coletivo e público já se tornou realidade, a partir de iniciativas locais. Esses programas, no entanto, variam muito quanto à abrangência do público beneficiado, sendo que alguns, inclusive, apresentam-se bastante restritivos.

O presente projeto garante aos estudantes de todos os níveis de ensino, de instituições públicas ou privadas, o acesso gratuito ao transporte coletivo público. Ele reconhece o direito ao transporte como um direito social dá início a sua efetivação no plano nacional. A exigência que faz ao estudante é que ele esteja regularmente matriculado e comprove sua frequência na instituição de ensino.

O passe livre previsto neste projeto se aplica não só ao transporte local, como ao intermunicipal e ao interestadual, desde que o estudante comprove residir em município ou Estado diverso de sua instituição de ensino. O projeto também estende o direito ao passe livre ao acompanhante da criança de até cinco anos, no âmbito da educação infantil, e do aluno com deficiência que receba atendimento educacional especializado.

Considerando a necessidade de avançar no tratamento do transporte como um verdadeiro direito social, elemento essencial para uma melhor qualidade de vida de todos os brasileiros, contamos com o apoio dos nobres Pares para o aperfeiçoamento do projeto e sua aprovação final.

Sala das Sessões, 03 de setembro de 2014

Deputado VALADARES FILHO
PSB-SE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS
.....

.....
CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS
.....

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. [\(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 2000\)](#) e [\(Artigo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010\)](#)

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;

VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;

IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;

X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;

XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;

XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal;

XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;

XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;

XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;

XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;

XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma

da lei;

XXIV - aposentadoria;

XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até 5 (cinco) anos de idade em creches e pré-escolas; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)*](#)

XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;

XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;

XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)*](#)

a) [*\(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)*](#)

b) [*\(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)*](#)

XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;

XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;

XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.

Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VII, VIII, X, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI e XXXIII e, atendidas as condições estabelecidas em lei e observada a simplificação do cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, decorrentes da relação de trabalho e suas peculiaridades, os previstos nos incisos I, II, III, IX, XII, XXV e XXVIII, bem como a sua integração à previdência social. [*\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 72, de 2013\)*](#)

LEI Nº 9.394, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1996

Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO III

DO DIREITO À EDUCAÇÃO E DO DEVER DE EDUCAR

Art. 4º O dever do Estado com educação escolar pública será efetivado mediante a garantia de:

I - educação básica obrigatória e gratuita dos 4 (quatro) aos 17 (dezessete) anos de idade, organizada da seguinte forma: [*\(“Caput” do inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

a) pré-escola; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

b) ensino fundamental; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

c) ensino médio; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

II - educação infantil gratuita às crianças de até 5 (cinco) anos de idade; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

III - atendimento educacional especializado gratuito aos educandos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades ou superdotação, transversal a todos os níveis, etapas e modalidades, preferencialmente na rede regular de ensino; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

IV - acesso público e gratuito aos ensinos fundamental e médio para todos os que não os concluíram na idade própria; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

V - acesso aos níveis mais elevados do ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um;

VI - oferta de ensino noturno regular, adequado às condições do educando;

VII - oferta de educação escolar regular para jovens e adultos, com características e modalidades adequadas às suas necessidades e disponibilidades, garantindo-se aos que forem

trabalhadores as condições de acesso e permanência na escola;

VIII - atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013)

IX - padrões mínimos de qualidade de ensino, definidos como a variedade e quantidade mínimas, por aluno, de insumos indispensáveis ao desenvolvimento do processo de ensino-aprendizagem.

Art. 5º O acesso à educação básica obrigatória é direito público subjetivo, podendo qualquer cidadão, grupo de cidadãos, associação comunitária, organização sindical, entidade de classe ou outra legalmente constituída e, ainda, o Ministério Público, acionar o poder público para exigi-lo. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013)

§ 1º O poder público, na esfera de sua competência federativa, deverá: (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013)

I - recensear anualmente as crianças e adolescentes em idade escolar, bem como os jovens e adultos que não concluíram a educação básica; (Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013)

II - fazer-lhes a chamada pública;

III - zelar, junto aos pais ou responsáveis, pela frequência a escola.

§ 2º Em todas as esferas administrativas, o Poder Público assegurará em primeiro lugar o acesso ao ensino obrigatório, nos termos deste artigo, contemplando em seguida os demais níveis e modalidades de ensino, conforme as prioridades constitucionais e legais.

§ 3º Qualquer das partes mencionadas no caput deste artigo tem legitimidade para peticionar no Poder Judiciário, na hipótese do § 2º do art. 208 da Constituição Federal, sendo gratuita e de rito sumário a ação judicial correspondente.

§ 4º Comprovada a negligência da autoridade competente para garantir o oferecimento do ensino obrigatório, poderá ela ser imputada por crime de responsabilidade.

§ 5º Para garantir o cumprimento da obrigatoriedade de ensino, o Poder Público criará formas alternativas de acesso aos diferentes níveis de ensino, independentemente da escolarização anterior.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição

Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

DECRETO Nº 591, DE 6 DE JULHO DE 1992

Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais. Promulgação.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VIII, da Constituição, e

Considerando que o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais foi adotado pela XXI Sessão da Assembléia-Geral das Nações Unidas, em 19 de dezembro de 1966;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o texto do referido diploma internacional por meio do Decreto Legislativo nº 226, de 12 de dezembro de 1991;

Considerando que a Carta de Adesão ao Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais foi depositada em 24 de janeiro de 1992;

Considerando que o pacto ora promulgado entrou em vigor, para o Brasil, em 24 de abril de 1992, na forma de seu art. 27, §2º;

DECRETA:

Art. 1º. O Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 6 de julho de 1992; 171º da Independência e 104º da República.

FERNANDO COLLOR

Celso Lafer

ANEXO AO DECRETO QUE PROMULGA O PACTO INTERNACIONAL SOBRE DIREITOS ECONÔMICOS, SOCIAIS E CULTURAIS/MRE

PACTO INTERNACIONAL SOBRE DIREITOS ECONÔMICOS, SOCIAIS E CULTURAIS

PREÂMBULO

Os Estados Partes do presente Pacto,

Considerando que, em conformidade com os princípios proclamados na Carta das Nações Unidas, o relacionamento da dignidade inerente a todos os membros da família humana e dos seus direitos iguais e inalienáveis constitui o fundamento da liberdade, da justiça e da paz no mundo,

Reconhecendo que esses direitos decorrem da dignidade inerente à pessoa humana,

Reconhecendo que, em conformidade com a Declaração Universal dos Direitos do Homem. O ideal do ser humano livre, liberto do temor e da miséria. Não pode ser realizado a menos que se criem condições que permitam a cada um gozar de seus direitos econômicos, sociais e culturais, assim como de seus direitos civis e políticos,

Considerando que a Carta das Nações Unidas impõe aos Estados a obrigação de promover o respeito universal e efetivo dos direitos e das liberdades do homem,

Compreendendo que o indivíduo, por ter deveres para com seus semelhantes e para com a coletividade a que pertence, tem a obrigação de lutar pela promoção e observância dos direitos reconhecidos no presente Pacto,
Acordam o seguinte:

PARTE I
ARTIGO 1º

1. Todos os povos têm direito a autodeterminação. Em virtude desse direito, determinam livremente seu estatuto político e asseguram livremente seu desenvolvimento econômico, social e cultural.
2. Para a consecução de seus objetivos, todos os povos podem dispor livremente de suas riquezas e de seus recursos naturais, sem prejuízo das obrigações decorrentes da cooperação econômica internacional, baseada no princípio do proveito mútuo, e do Direito Internacional. Em caso algum, poderá um povo ser privado de seus próprios meios de subsistência.
3. Os Estados Partes do Presente Pacto, inclusive aqueles que tenham a responsabilidade de administrar territórios não-autônomos e territórios sob tutela, deverão promover o exercício do direito à autodeterminação e respeitar esse direito, em conformidade com as disposições da Carta das Nações Unidas.

PARTE II
ARTIGO 2º

1. Cada Estado Parte do presente Pacto compromete-se a adotar medidas, tanto por esforço próprio como pela assistência e cooperação internacionais, principalmente nos planos econômico e técnico, até o máximo de seus recursos disponíveis, que visem a assegurar, progressivamente, por todos os meios apropriados, o pleno exercício dos direitos reconhecidos no presente Pacto, incluindo, em particular, a adoção de medidas legislativas.
 2. Os Estados Partes do presente Pacto comprometem-se a garantir que os direitos nele enunciados e exercerão em discriminação alguma por motivo de raça, cor, sexo, língua, religião, opinião política ou de outra natureza, origem nacional ou social, situação econômica, nascimento ou qualquer outra situação.
 3. Os países em desenvolvimento, levando devidamente em consideração os direitos humanos e a situação econômica nacional, poderão determinar em que garantirão os direitos econômicos reconhecidos no presente Pacto àqueles que não sejam seus nacionais.
-
-

PROJETO DE LEI N.º 368, DE 2015

(Da Sra. Conceição Sampaio)

Estabelece em 50% do valor integral, a passagem paga por estudantes e professores do ensino superior para participação em cursos de aperfeiçoamento, especialização, pós-graduação e congressos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-649/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Os estudantes e professores do ensino superior têm direito ao abatimento de 50% do valor integral da passagem interurbana em qualquer meio de transporte, desde que comprovem que o deslocamento se destina a participar em cursos de

aperfeiçoamento, especialização, pós-graduação e em congressos.

Parágrafo único. A comprovação do deslocamento previsto no *caput* será realizada mediante apresentação de documento da instituição que realiza o curso ou o evento.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As atividades de pesquisa e pós-graduação se desenvolvem, via de regra, a partir de intensa cooperação e intercâmbio técnico-científico entre as instituições de ensino e pesquisa, que exigem constante mobilidade de professores e alunos.

Neste sentido a formação acadêmica de pós-graduação, tão necessária ao nosso país, se faz, em geral, por meio de estudos em instituições distantes da cidade de origem do estudante, demandando estudos e a participação em eventos em outras cidades, estados e até países.

Tais deslocamentos a outras localidades são parte integrante do treinamento do estudante e da vivência do professor e do pesquisador que deve ser estimulada e de alguma forma subsidiada.

Em regiões como a Amazônia, que tenho a honra de representar nesta Casa de Leis, tais deslocamentos são notavelmente onerosos devido às enormes distâncias entre as cidades. O preço das passagens de todos os meios de transportes: aéreos, terrestres, marítimos e fluviais têm um alto custo. Isolam o estudante de sua cidade natal e impedem ou dificultam a participação de muitos em cursos e eventos inerentes à atividade de pós-graduação.

Sensíveis a essas situações, apresentamos este projeto de lei que, estamos certos, representará importante contribuição para o avanço dos estudos de pós-graduação e para a melhoria das condições de vida de estudantes e professores na Amazônia e em todo o Brasil.

Portanto, estamos convencidos de que teremos o apoio dos nobres colegas para eventuais aperfeiçoamentos da Proposição com a sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de fevereiro de 2015.

Deputada CONCEIÇÃO SAMPAIO

PROJETO DE LEI N.º 433, DE 2015 **(Da Sra. Alice Portugal)**

Determina a obrigatoriedade das empresas concessionárias de transporte coletivo terrestre de passageiros e autarquias, a aceitarem passagem escolar para transporte nos finais de semana e feriados.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-738/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As concessionárias de transporte coletivo terrestre de passageiros e autarquias são obrigadas a aceitar a passagem escolar para o transporte dos passageiros nos finais de semana e em feriados.

§ 1º As passagens a que se refere o caput desse artigo são as concedidas com desconto para os alunos e ou professores;

§ 2º A obrigatoriedade referida no caput desse artigo independe do percentual de desconto concedido na venda da passagem ao estudante ou professor;

§ 3º A obrigatoriedade referida no caput desse artigo independe do título do desconto.

Art. 3º O descumprimento do disposto no art. 1º sujeitará as concessionárias e autarquias infratoras ao ressarcimento aos consumidores de valor equivalente a cem vezes o valor da tarifa, além do imediato restabelecimento no fornecimento de seus serviços de maneira prevista nesta lei.

Parágrafo único. Em caso de reincidência no descumprimento mencionado no caput, aplicar-se-á em dobro o valor da multa.

Art. 4º Esta lei entra em vigor trinta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Proposto inicialmente pela deputada Manuela D'Ávila, o presente projeto é por mim reapresentado atendendo pedido da ilustre parlamentar.

A condição estudantil se desenvolve em múltiplas esferas. Os estudantes são sujeitos com demandas e potencialidades singulares. Requerem estruturas de suporte adequadas para desenvolver sua formação integral e também para processar suas buscas, construir seus projetos e inserir-se na vida social.

A educação não se resume somente ao aprendizado nos bancos escolares. O acesso do jovem aos bens culturais, como teatro, cinema e espetáculos musicais que compõem a experiência juvenil na sociedade atual, é também primordial para a formação do futuro cidadão.

Arduamente conquistada, a passagem escolar (ou passe escolar) existente em milhares de municípios, minimiza a dificuldade, em termos de custos, do deslocamento do estudante de sua residência para a escola.

Assim, a denominada passagem escolar, independentemente da denominação que possui (variável conforme a cidade) é um instrumento fundamental para a educação, auxiliando inclusive os estudantes para o exercício das suas atividades extracurriculares e sua formação cultural como cidadão.

Esse espírito norteou a edição da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei 9.394, de 20 de dezembro de 1996):

“Art. 1º A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais.”

Ainda o Título II da LDB, ao tratar dos Princípios e Fins da Educação Nacional em seu artigo 3º determina em seu inciso X, a valorização da experiência extra-curricular.

Todavia, esse instituto contém, ainda, limitações que dificultam o transporte escolar e é objeto de diversas proposições municipais que procuram garantir o transporte dos estudantes (e professores) também durante os finais de semana e feriados.

A valorização da experiência extra-curricular somente será possível se os estudantes tiverem a possibilidade mínima de transporte, transporte que hoje infelizmente é considerado um dos grandes empecilhos para a conclusão dos estudos, o que, com essa

simples proposição acreditamos que auxiliará o desenvolvimento da atividade extra curricular, possibilitando o deslocamento dos alunos (e professores) com as passagens que já compraram, já pagaram e tem o direito de transporte negado (na imensa maioria das cidades) durante os finais de semana e feriados.

Nesse sentido, propomos, com o presente projeto, a utilização da passagem escolar também aos domingos e feriados, quando, ordinariamente, ocorrem os principais eventos culturais, de lazer e ainda trabalhos escolares desenvolvidos em grupo.

Sabido que a condição de estudante não se resume ao cumprimento da grade curricular, mas a um complexo de atividades educacionais, que através da presente proposição proporcionará que os beneficiários do passe escolar tenham uma condição maior de realizarem suas atividades escolares também nos finais de semana e feriados.

Por essas razões, contamos com o apoio de nossos Pares para a aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, em 24 de fevereiro de 2015.

Deputada **ALICE PORTUGAL**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.394, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1996

Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

**TÍTULO I
DA EDUCAÇÃO**

Art. 1º A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais.

§ 1º Esta Lei disciplina a educação escolar, que se desenvolve, predominantemente, por meio do ensino, em instituições próprias.

§ 2º A educação escolar deverá vincular-se ao mundo do trabalho e a prática social.

**TÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS E FINS DA EDUCAÇÃO NACIONAL**

Art. 2º A educação, dever da família e do Estado, inspirada nos princípios de liberdade e nos ideais de solidariedade humana, tem por finalidade o pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Art. 3º O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

- I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;
- II - liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar a cultura, o pensamento, a arte e o saber;
- III - pluralismo de idéias e de concepções pedagógicas;
- IV - respeito à liberdade e apreço à tolerância;
- V - coexistência de instituições públicas e privadas de ensino;
- VI - gratuidade do ensino público em estabelecimentos oficiais;
- VII - valorização do profissional da educação escolar;
- VIII - gestão democrática do ensino público, na forma desta Lei e da legislação dos sistemas de ensino;
- IX - garantia de padrão de qualidade;
- X - valorização da experiência extra-escolar;
- XI - vinculação entre a educação escolar, o trabalho e as práticas sociais.
- XII - consideração com a diversidade étnico-racial. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

**TÍTULO III
DO DIREITO À EDUCAÇÃO E DO DEVER DE EDUCAR**

Art. 4º O dever do Estado com educação escolar pública será efetivado mediante a garantia de:

I - educação básica obrigatória e gratuita dos 4 (quatro) aos 17 (dezessete) anos de idade, organizada da seguinte forma: [*\(“Caput” do inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

- a) pré-escola; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)
- b) ensino fundamental; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)
- c) ensino médio; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)
- II - educação infantil gratuita às crianças de até 5 (cinco) anos de idade; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)
- III - atendimento educacional especializado gratuito aos educandos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades ou superdotação, transversal a todos os níveis, etapas e modalidades, preferencialmente na rede regular de ensino; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

IV - acesso público e gratuito aos ensinos fundamental e médio para todos os que não os concluíram na idade própria; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

V - acesso aos níveis mais elevados do ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um;

VI - oferta de ensino noturno regular, adequado às condições do educando;

VII - oferta de educação escolar regular para jovens e adultos, com características e modalidades adequadas às suas necessidades e disponibilidades, garantindo-se aos que forem trabalhadores as condições de acesso e permanência na escola;

VIII - atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.796, de 4/4/2013\)*](#)

IX - padrões mínimos de qualidade de ensino, definidos como a variedade e quantidade mínimas, por aluno, de insumos indispensáveis ao desenvolvimento do processo de ensino-aprendizagem.

PROJETO DE LEI N.º 721, DE 2015

(Da Sra. Clarissa Garotinho)

Altera o art. 39 da Lei nº 10741 de 1º de outubro de 2003 garantindo gratuidade no transporte público urbano e semi urbanos aos maiores de 60 anos.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL 3525/2008.

Art. 1º – Fica alterado o art. 39 da Lei nº 10741 de 1º de outubro de 2003 que passará a ter a seguinte redação:

“Art. 39. Aos maiores de 60 (sessenta) 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. (NR)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Após 5 anos de tramitação no congresso A lei federal nº 10.741 de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso) foi aprovada por unanimidade, tanto na Câmara dos Deputados quanto no senado. A Lei tem o intuito da regulamentação das garantias dos idosos.

Desde então a família, a comunidade e o Poder Público têm o dever de garantir ao idoso, com absoluta prioridade, os direitos assegurados a qualquer cidadão.

Através desta Lei, todo brasileiro a partir dos sessenta anos de idade passam a ser considerados idosos e por tanto a possuir uma séries de benefícios instituídos como:

I – atendimento preferencial imediato e individualizado junto aos órgãos públicos e privados prestadores de serviços à população;

II – preferência na formulação e na execução de políticas sociais públicas específicas;

III – destinação privilegiada de recursos públicos nas áreas relacionadas com a proteção ao idoso;

IV – viabilização de formas alternativas de participação, ocupação e convívio do idoso com as demais gerações;

V – priorização do atendimento do idoso por sua própria família, em detrimento do atendimento asilar, exceto dos que não a possuam ou careçam de condições de manutenção da própria sobrevivência;

VI – capacitação e reciclagem dos recursos humanos nas áreas de geriatria e gerontologia e na prestação de serviços aos idosos;

VII – estabelecimento de mecanismos que favoreçam a divulgação de informações de caráter educativo sobre os aspectos biopsicossociais de envelhecimento;

VIII – garantia de acesso à rede de serviços de saúde e de assistência social locais.

IX – prioridade no recebimento da restituição do Imposto de Renda.

X – 50% de desconto em espetáculos culturais

A exceção estabelecida no Estatuto do Idoso está relacionada à gratuidade no transporte urbano. Todas as garantias estabelecidas neste estatuto valem a partir dos sessenta anos, porém a gratuidade nos transportes só é garantida ao idoso a partir dos sessenta e cinco. A lei ainda diz que fica a critério da legislação local garantir este benefício aos idosos a partir dos sessenta anos. Ora, os idosos de todas as cidades brasileiras não são os que possuem idade a partir dos 60 anos? Por quê só em relação ao transporte urbano coletivo municipal o legislador deixou uma lacuna entre os 60 e 65 anos? Não há qualquer justificativa para esta exceção. Por todo exposto solicito aos nobres colegas a aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, 10 de março de 2015

Deputada Federal CLARISSA GAROTINHO
PR/ RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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.

.....
.....
PROJETO DE LEI N.º 923, DE 2015
(Do Sr. Cesar Souza)

Concede passe livre, no sistema de transporte público coletivo, aos estudantes beneficiários do Programa Bolsa Família.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5391/2013.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído o passe livre, no sistema de transporte público coletivo, para os estudantes beneficiários do Programa Bolsa Família que frequenta escolas públicas, na forma do regulamento.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei busca assegurar o acesso à cultura, à educação e à ciência a uma parcela mais vulnerável da população que são os estudantes beneficiários do Programa Bolsa Família, conforme preceitua o artigo 23, V da Constituição Federal de 1988.

Criado por intermédio de medida provisória nº 132 de 20 de outubro de 2003, transformado em Lei nº 10.836 em 9 de janeiro de 2004 e regulamentado por Decreto nº 5.209 de 17 de setembro de 2004, o Programa Bolsa Família é o principal Programa de Transferência de Renda do Governo Federal. Constitui-se em uma Política Pública de cunho social no âmbito da Estratégia Fome Zero. Tem por objetivos: combater a fome, a pobreza e as desigualdades por meio da transferência de um benefício financeiro associado à garantia do acesso aos direitos sociais básicos – saúde, educação, assistência social e segurança alimentar; promover a inclusão social, contribuindo para a emancipação das famílias beneficiadas, construindo meios e condições para que elas possam sair da situação de vulnerabilidade em que se encontram.

Um elemento estruturante do Programa Bolsa Família são as condicionalidades que devem ser cumpridas pelo núcleo familiar para que possam receber o benefício mensal. Segundo os idealizadores do Programa essas condicionalidades representam contrapartidas com vistas a certificar o compromisso e a responsabilidade das famílias atendidas e representam o exercício de direitos para que as famílias possam alcançar autonomia e, conseqüente inclusão social sustentável.

Para alguns pesquisadores (Paes-Sousa; Queiroga, 2009), a análise da série histórica da PNAD permite constatar que 27,9 milhões de pessoas superaram a pobreza entre 2003 e 2009. Contudo, é alarmante a persistência de extrema pobreza em cerca de 16,2 milhões de indivíduos, conforme os dados do Censo 2010. Nesse sentido, os Programas de Transferência de Renda devem integrar uma estratégia ampliada de combate à desigualdade e à pobreza, composta por ações diversas. Ainda para alguns estudiosos (Silva, 2007), um dos limites do Programa, é que “um valor monetário muito baixo transferido às famílias, permite tão somente manter as famílias beneficiadas num nível de mera reprodução biológica, sendo insuficiente para produzir impacto efetivo na redução da pobreza”.

Nesse sentido, facilitar o acesso aos meios públicos de transporte, aos estudantes beneficiários do Programa Bolsa Família, é imprimir maior autonomia de locomoção, inclusive para a realização das condicionalidades do programa, para facilitar a busca ou a frequência ao emprego, à própria escola, incentivar a participação em eventos culturais, familiares, religiosos, entre outros. A inclusão, como já disseram diversos estudiosos acerca do assunto, não pode ser meramente em termos de condições

mínimas de sobrevivência: deve-se dar no sentido de promover a autonomia e a inserção social plena.

Certo da contribuição significativa à nossa população, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação dessa proposição.

Sala das Sessões, 26 de março de 2015.

Deputado CESAR SOUZA
PSD/SC

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO
.....

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)*](#)

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. [*\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)*](#)

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II - orçamento;

III - juntas comerciais;

IV - custas dos serviços forenses;

V - produção e consumo;

VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)*](#)

X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;

XI - procedimentos em matéria processual;

XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;

XIII - assistência jurídica e defensoria pública;

XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

XV - proteção à infância e à juventude;

XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

LEI Nº 10.836, DE 9 DE JANEIRO DE 2004

Cria o Programa Bolsa Família, altera a Lei nº 10.689, de 13 de junho de 2003, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Presidência da República, o Programa Bolsa Família, destinado às ações de transferência de renda com condicionalidades.

Parágrafo único. O Programa de que trata o *caput* tem por finalidade a unificação dos procedimentos de gestão e execução das ações de transferência de renda do Governo Federal, especialmente as do Programa Nacional de Renda Mínima vinculado à Educação - Bolsa Escola, instituído pela Lei nº 10.219, de 11 de abril de 2001, do Programa Nacional de Acesso à Alimentação - PNAA, criado pela Lei nº 10.689, de 13 de junho de 2003, do Programa Nacional de Renda Mínima vinculada à Saúde - Bolsa Alimentação, instituído pela Medida Provisória nº 2.206-1, de 6 de setembro de 2001, do Programa Auxílio-Gás, instituído pelo Decreto nº 4.102, de 24 de janeiro de 2002, e do Cadastro Único do Governo Federal, instituído pelo Decreto nº 3.877, de 24 de julho de 2001.

Art. 2º Constituem benefícios financeiros do Programa, observado o disposto em regulamento: I - o benefício básico, destinado a unidades familiares que se encontrem em situação de extrema pobreza;

II - o benefício variável, destinado a unidades familiares que se encontrem em situação de pobreza e extrema pobreza e que tenham em sua composição gestantes, nutrizes, crianças entre 0 (zero) e 12 (doze) anos ou adolescentes até 15 (quinze) anos, sendo pago até o limite de 5 (cinco) benefícios por família; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.512, de 14/10/2011\)*](#)

III - o benefício variável, vinculado ao adolescente, destinado a unidades familiares que se encontrem em situação de pobreza ou extrema pobreza e que tenham em sua composição adolescentes com idade entre 16 (dezesesseis) e 17 (dezesete) anos, sendo pago até o limite de 2 (dois) benefícios por família; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)*](#)

IV - o benefício para superação da extrema pobreza, no limite de um por família, destinado às unidades familiares beneficiárias do Programa Bolsa Família e que, cumulativamente: [*\(“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 570, de 14/5/2012, convertida na Lei*](#)

nº 12.722, de 3/10/2012, com redação dada pela Medida Provisória nº 590, de 29/11/2012, convertida na Lei nº 12.817, de 5/6/2013)

a) tenham em sua composição crianças e adolescentes de 0 (zero) a 15 (quinze) anos de idade; e; (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 570, de 14/5/2012, convertida na Lei nº 12.722, de 3/10/2012, com redação dada pela Medida Provisória nº 590, de 29/11/2012, convertida na Lei nº 12.817, de 5/6/2013)

b) apresentem soma da renda familiar mensal e dos benefícios financeiros previstos nos incisos I a III igual ou inferior a R\$ 70,00 (setenta reais) per capita. (Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 570, de 14/5/2012, convertida na Lei nº 12.722, de 3/10/2012)

§ 1º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - família, a unidade nuclear, eventualmente ampliada por outros indivíduos que com ela possuam laços de parentesco ou de afinidade, que forme um grupo doméstico, vivendo sob o mesmo teto e que se mantém pela contribuição de seus membros;

II - nutriz, a mãe que esteja amamentando seu filho com até 6 (seis) meses de idade para o qual o leite materno seja o principal alimento;

III - renda familiar mensal, a soma dos rendimentos brutos auferidos mensalmente pela totalidade dos membros da família, excluindo-se os rendimentos concedidos por programas oficiais de transferência de renda, nos termos do regulamento.

§ 2º O valor do benefício básico será de R\$ 58,00 (cinquenta e oito reais) por mês, concedido a famílias com renda familiar mensal per capita de até R\$ 60,00 (sessenta reais). (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

§ 3º Serão concedidos a famílias com renda familiar mensal per capita de até R\$ 120,00 (cento e vinte reais), dependendo de sua composição: (“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

I - o benefício variável no valor de R\$ 18,00 (dezoito reais); e (Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

II - o benefício variável, vinculado ao adolescente, no valor de R\$ 30,00 (trinta reais). (Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

§ 4º Os benefícios financeiros previstos nos incisos I, II, III e IV do *caput* poderão ser pagos cumulativamente às famílias beneficiárias, observados os limites fixados nos citados incisos II, III e IV. (Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 570, de 14/5/2012, convertida na Lei nº 12.722, de 3/10/2012)

§ 5º A família cuja renda familiar mensal per capita esteja compreendida entre os valores estabelecidos no § 2º e no § 3º deste artigo receberá exclusivamente os benefícios a que se referem os incisos II e III do *caput* deste artigo, respeitados os limites fixados nesses incisos. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

§ 6º Os valores dos benefícios e os valores referenciais para caracterização de situação de pobreza ou extrema pobreza de que tratam os §§ 2º e 3º poderão ser majorados pelo Poder Executivo, em razão da dinâmica socioeconômica do País e de estudos técnicos sobre o tema, atendido o disposto no parágrafo único do art. 6º.

§ 7º Os atuais beneficiários dos programas a que se refere o parágrafo único do art. 1º, à medida que passarem a receber os benefícios do Programa Bolsa Família, deixarão de receber os benefícios daqueles programas.

§ 8º Considera-se benefício variável de caráter extraordinário a parcela do valor dos benefícios em manutenção das famílias beneficiárias dos Programas Bolsa Escola, Bolsa Alimentação, PNAA e Auxílio-Gás que, na data de ingresso dessas famílias no Programa Bolsa Família, exceda o limite máximo fixado neste artigo.

§ 9º O benefício a que se refere o § 8º será mantido até a cessação das condições de elegibilidade de cada um dos beneficiários que lhe deram origem.

§ 10. O Conselho Gestor Interministerial do Programa Bolsa Família poderá excepcionalizar o cumprimento dos critérios de que trata o § 2º, nos casos de calamidade pública ou de situação de emergência reconhecidos pelo Governo Federal, para fins de concessão do benefício básico em caráter temporário, respeitados os limites orçamentários e financeiros.

§ 11. Os benefícios financeiros previstos nos incisos I, II, III e IV do *caput* serão pagos, mensalmente, por meio de cartão magnético bancário fornecido pela Caixa Econômica Federal com a identificação do responsável, mediante o Número de Identificação Social - NIS, de uso do Governo Federal. (Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 570, de 14/5/2012, convertida na Lei nº 12.722, de 3/10/2012)

§ 12. Os benefícios poderão ser pagos por meio das seguintes modalidades de contas, nos termos de resoluções adotadas pelo Banco Central do Brasil: (“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

I - contas-correntes de depósito à vista; (Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

II - contas especiais de depósito à vista; (Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

III - contas contábeis; e (Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

IV - outras espécies de contas que venham a ser criadas. (Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008)

§ 13. No caso de créditos de benefícios disponibilizados indevidamente ou com prescrição do prazo de movimentação definido em regulamento, os créditos reverterão automaticamente ao Programa Bolsa Família.

§ 14. O pagamento dos benefícios previstos nesta Lei será feito preferencialmente à mulher, na forma do regulamento.

§ 15. O benefício para superação da extrema pobreza corresponderá ao valor necessário para que a soma da renda familiar mensal e dos benefícios financeiros supere o valor de R\$ 70,00 (setenta reais) *per capita*. (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 570, de 14/5/2012, convertida na Lei nº 12.722, de 3/10/2012, com redação dada pela Medida Provisória nº 590, de 29/11/2012, convertida na Lei nº 12.817, de 5/6/2013)

§ 16. Caberá ao Poder Executivo ajustar, de acordo com critério a ser estabelecido em ato específico, o valor definido para a renda familiar *per capita*, para fins do pagamento do benefício para superação da extrema pobreza. (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 570, de 14/5/2012, convertida na Lei nº 12.722, de 3/10/2012, com redação dada pela Medida Provisória nº 590, de 29/11/2012, convertida na Lei nº 12.817, de 5/6/2013)

I - (Revogado pela Medida Provisória nº 590, de 29/11/2012, convertida na Lei nº 12.817, de 5/6/2013)

II - (Revogado pela Medida Provisória nº 590, de 29/11/2012, convertida na Lei nº 12.817, de 5/6/2013)

§ 17. Os beneficiários com idade a partir de 14 (quatorze) anos e os mencionados no inciso III do *caput* deste artigo poderão ter acesso a programas e cursos de educação e qualificação profissionais. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.817, de 5/6/2013)

Art. 2º-A. A partir de 1º de março de 2013, o benefício previsto no inciso IV do *caput* do art. 2º será estendido, independentemente do disposto na alínea “a” desse inciso, às famílias beneficiárias que apresentem soma da renda familiar mensal e dos benefícios financeiros previstos nos incisos I a III do *caput* do art. 2º, igual ou inferior a R\$ 70,00 (setenta reais) *per capita*. (Artigo acrescido pela Lei nº 12.817, de 5/6/2013)

DECRETO Nº 5.209, DE 17 DE SETEMBRO DE 2004

Regulamenta a Lei nº 10.836, de 9 de janeiro de 2004, que cria o Programa Bolsa Família, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea *a*, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 10.836, de 9 de janeiro de 2004,

DECRETA

Art. 1º O Programa Bolsa Família, criado pela Lei nº 10.836, de 9 de janeiro de 2004, será regido por este Decreto e pelas disposições complementares que venham a ser estabelecidas pelo Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome.

Art. 2º Cabe ao Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome coordenar, gerir e operacionalizar o Programa Bolsa Família e, em especial, executar as seguintes atividades: (“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto nº 7.332, de 19/12/2010)

I - realizar a gestão dos benefícios do Programa Bolsa Família; (Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.332, de 19/12/2010)

II - supervisionar o cumprimento das condicionalidades e promover a oferta dos programas complementares, em articulação com os Ministérios setoriais e demais entes federados; (Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.332, de 19/12/2010)

III - acompanhar e fiscalizar a execução do Programa Bolsa Família, podendo utilizar-se, para tanto, de mecanismos intersetoriais; (Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.332, de 19/12/2010)

IV - disciplinar, coordenar e implementar as ações de apoio financeiro à qualidade da gestão e da execução descentralizada do Programa Bolsa Família; e [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.332, de 19/12/2010\)](#)

V - coordenar, gerir e operacionalizar o Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal. [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.332, de 19/12/2010\)](#)

PROJETO DE LEI N.º 930, DE 2015

(Do Sr. Goulart)

Dá nova redação ao art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3525/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Dá nova redação ao art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, para conceder gratuidade ao idoso no transporte coletivo urbano e semiurbano a partir de 60 (sessenta) anos de idade.

Art. 2º O art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. Aos maiores de 60 (sessenta) 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.”

.....
..... (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem como objetivo reduzir de 65 (sessenta e cinco anos) para 60 (sessenta) anos a idade mínima para assegurar a gratuidade no transporte coletivo urbano e semiurbano, em consonância com o disposto no artigo 1º do Estatuto do Idoso, por razões isonômicas, buscando sanar contradição que criou equivocadamente duas categorias de idoso diferenciadas (aos 60 e aos 65 anos).

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA aponta que, em média, “a população idosa tende a realizar um menor número de viagens por dia, com menos atividade no período noturno e fora dos horários de pico, percorrendo menores distâncias e usando

*menos o automóvel que pessoas mais jovens*¹. Acrescenta ainda que estas diferenças refletem, em larga medida, o efeito da aposentadoria sobre as mudanças no estilo de vida e na participação em atividades extradomiciliares. Desse modo, conclui-se que há uma redução considerável do uso do transporte e na mesma proporção o seu custo, não havendo impedimentos para não reduzir a idade dos idosos, expandindo esse direito a mais pessoas.

Faz-se importante considerar que, conforme disposto pelo mencionado estudo do IPEA, diversas iniciativas do Banco Mundial de apoio às políticas de transporte urbano em países em desenvolvimento, têm se focado sobre as questões de promoção de acessibilidade para idosos e pessoas com alguma deficiência. Esse tem sido um dos focos do Banco Mundial para financiar o transporte público em grandes centros urbanos.

Desse modo, com o objetivo de garantir isonomia na preservação do direito aos idosos deste país, assegurando transporte coletivo a um maior número de pessoas, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 26 de março de 2015.

Deputado **GOULART**
PSD/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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

¹http://www.academia.edu/8773921/Envelhecimento_Populacional_Gratuidades_no_Transporte_P%C3%BAblico_e_Seus_Efeitos_Sobre_as_Tarifas_na_Regi%C3%A3o_Metropolitana_de_S%C3%A3o_Paulo

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.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013\)](#)

PROJETO DE LEI N.º 1.056, DE 2015

(Do Sr. Goulart)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para assegurar aos maiores de sessenta anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, de que trata o caput do art. 39; revoga o §3º do art. 39 e cria o §2º do art. 40 para determinar a abrangência dos benefícios relativos ao transporte coletivo.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O *caput* do art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39 Aos maiores de 60 (sessenta) 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.” (NR)

Art. 2º Fica revogado o §3º do art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003.

Art. 3º O art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte §2º, renumerando-se como §1º o parágrafo único vigente:

”Art. 40.....

§1º

§2º Para os fins da concessão dos benefícios previstos no *caput*, considera-se sistema de transporte coletivo interestadual aquele integrado pelos modos rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias da data de sua publicação

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal – CF em seu art. 230 preceitua que: “o Estado tem o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida”.

A Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003 – Estatuto do Idoso –, em seu art. 1º, define como sendo idosa a pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos. Com o propósito de consumir o que apregoa a CF, essa Lei trouxe uma série de inovações e garantias, dando um passo importante na busca da melhoria na qualidade de vida dos idosos. Dentre os direitos assegurados pelo Estatuto do Idoso, para todos aqueles com idade igual ou superior a 60 anos, destacam-se: atendimento preferencial no Sistema Único de Saúde – SUS; distribuição gratuita de remédios; impedimento do reajuste das mensalidades dos planos de saúde de acordo com o critério da idade; garantia de acompanhante para o idoso internado ou em observação em qualquer unidade de saúde; direito a 50% de desconto em atividades de cultura, esporte e lazer; reserva de 3% das unidades residenciais para os idosos nos programas habitacionais públicos ou subsidiados por recursos públicos.

Entretanto, essa mesma Lei em seu art. 39, que trata sobre a gratuidade do transporte coletivo público urbano e semi-urbano, concede o benefício apenas aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, deixando para o legislador local a incumbência de dispor sobre as condições para o exercício da gratuidade para aqueles compreendidos entre a faixa de 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos de idade, criando assim, distorções regionais para a aplicação da Lei.

Portanto, sugere-se a alteração do *caput* do art. 39 da referida Lei a fim de equacionar em 60 (sessenta) anos a idade para que o cidadão tenha acesso ao direito de que trata o artigo 39. Em decorrência da alteração do *caput* do art. 39, faz-se necessária a revogação do §3º deste mesmo artigo.

Com a edição do Estatuto do Idoso, em 2003, a legislação brasileira passou a prever para os idosos carentes – assim considerados aqueles com renda igual ou inferior a dois salários mínimos –, a reserva de duas vagas gratuitas por veículo do sistema de transporte coletivo interestadual ou o desconto de cinquenta por cento, no valor da passagem, no caso de essas vagas já terem sido preenchidas.

Ocorre que, embora a lei não limite a concessão do benefício a nenhuma modalidade específica de transporte, o Decreto 5.934, de 2006, que disciplina a matéria, restringiu a abrangência do termo transporte coletivo interestadual ao “*veículo, comboio ferroviário ou embarcação do serviço convencional de transporte*

interestadual de passageiros”.

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 necessidade de deslocamento.

Trata-se, porém, 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 praticável de viagem para a grande maioria dos idosos.

Diante do exposto, propõe-se a criação do §2º do art. 40 da Lei 10.741 de 2003 destinado a eliminar a imprecisão quanto às modalidades de transporte coletivo alcançadas, permitindo aos idosos usufruir o direito à gratuidade no transporte aéreo que lhes foi assegurado por lei.

Tendo em vista os relevantes interesses de que se reveste esta proposição, espero contar com o apoio dos nobres Pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em 8 de abril de 2015.

Dep. GOULART
PSD/SP

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
[\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)
.....

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

CAPÍTULO VIII
DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, *ad referendum* do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

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 I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.235, DE 2015

(Do Sr. Deley)

Altera a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual, para conceder passe livre e assento às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual e nas companhias aéreas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5107/2009.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º** É concedido passe livre e assento às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual e nas companhias aéreas.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As pessoas com deficiência devem ser protegidas por uma legislação especial, como ocorre nos países mais desenvolvidos, incluindo a gratuidade nos transportes coletivos e aéreos. A nova Constituição, reconhecendo a penosa situação em que se encontram os deficientes físicos, estabeleceu no art. 227, § 1º, inciso II, a “criação de programas de prevenção e atendimento especializado para as pessoas portadoras de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente e do jovem portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de todas as formas de discriminação”.

O Objetivo de aperfeiçoarmos a referida lei que dá passe livre a pessoas com deficiência em viagens interestaduais não especifica que se trata só de transporte rodoviário.

A regulamentação da lei de 2000, afirma que as empresas devem reservar dois assentos de cada veículo para pessoas com deficiência comprovadamente carentes. Uma portaria do governo federal afirma que a medida vale para os modais “rodoviário,

ferroviário e aquaviário”, assim, ficando de fora os aéreos.

As empresas aéreas não reconhecem o transporte aéreo como incluído na lei que beneficia os portadores, e que a inclusão provocaria um aumento nas tarifas e prejuízo aos consumidores.

Assim, para resolver o problema de não ser incluído na portaria governamental e para dirimir quaisquer dúvidas, é que resolvemos alterar a lei para que os portadores de deficiência tenham o direito ao benefício.

Contamos com o apoio dos nobres Pares para aperfeiçoar e aprovar esta matéria.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2015.

Deputado DELEY

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)

Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.

§ 1º O casamento é civil e gratuita a celebração.

§ 2º O casamento religioso tem efeito civil, nos termos da lei.

§ 3º Para efeito da proteção do Estado, é reconhecida a união estável entre o homem e a mulher como entidade familiar, devendo a lei facilitar sua conversão em casamento.

§ 4º Entende-se, também, como entidade familiar a comunidade formada por qualquer dos pais e seus descendentes.

§ 5º Os direitos e deveres referentes à sociedade conjugal são exercidos igualmente pelo homem e pela mulher.

§ 6º O casamento civil pode ser dissolvido pelo divórcio. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 66, de 2010)*

§ 7º Fundado nos princípios da dignidade da pessoa humana e da paternidade responsável, o planejamento familiar é livre decisão do casal, competindo ao Estado propiciar recursos educacionais e científicos para o exercício desse direito, vedada qualquer forma coercitiva por parte de instituições oficiais ou privadas.

§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.

Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*

§ 1º O Estado promoverá programas de assistência integral à saúde da criança, do adolescente

e do jovem, admitida a participação de entidades não governamentais, mediante políticas específicas e obedecendo aos seguintes preceitos: [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

I - aplicação de percentual dos recursos públicos destinados à saúde na assistência materno-infantil;

II - criação de programas de prevenção e atendimento especializado para as pessoas portadoras de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente e do jovem portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de obstáculos arquitetônicos e de todas as formas de discriminação. [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

§ 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

§ 3º O direito a proteção especial abrangerá os seguintes aspectos:

I - idade mínima de quatorze anos para admissão ao trabalho, observado o disposto no art. 7º, XXXIII;

II - garantia de direitos previdenciários e trabalhistas;

III - garantia de acesso do trabalhador adolescente e jovem à escola; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

IV - garantia de pleno e formal conhecimento da atribuição de ato infracional, igualdade na relação processual e defesa técnica por profissional habilitado, segundo dispuser a legislação tutelar específica;

V - obediência aos princípios de brevidade, excepcionalidade e respeito à condição peculiar de pessoa em desenvolvimento, quando da aplicação de qualquer medida privativa da liberdade;

VI - estímulo do poder público, através de assistência jurídica, incentivos fiscais e subsídios, nos termos da lei, ao acolhimento, sob a forma de guarda, de criança ou adolescente órfão ou abandonado;

VII - programas de prevenção e atendimento especializado à criança, ao adolescente e ao jovem dependente de entorpecentes e drogas afins. [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

§ 4º A lei punirá severamente o abuso, a violência e a exploração sexual da criança e do adolescente.

§ 5º A adoção será assistida pelo poder público, na forma da lei, que estabelecerá casos e condições de sua efetivação por parte de estrangeiros.

§ 6º Os filhos, havidos ou não da relação do casamento, ou por adoção, terão os mesmos direitos e qualificações, proibidas quaisquer designações discriminatórias relativas à filiação.

§ 7º No atendimento dos direitos da criança e do adolescente levar-se-á em consideração o disposto no art. 204.

§ 8º A Lei estabelecerá:

I – o estatuto da juventude, destinado a regular os direitos dos jovens;

II – o plano nacional de juventude, de duração decenal, visando à articulação das várias esferas do poder público para a execução de políticas públicas. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

Art. 228. São penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às normas da legislação especial.

LEI Nº 8.899, DE 29 DE JUNHO DE 1994

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º. É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

PROJETO DE LEI N.º 1.255, DE 2015

(Do Sr. Gilberto Nascimento)

Modifica a Lei Federal n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso) para regulamentar a identificação para utilização gratuita nos transportes públicos de passageiros às pessoas idosas, na forma que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3525/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O §1º e o §3º, do art. 39 da Lei Federal n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003 passa a vigorar com a seguinte redação:

“

Art. 39.

§1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade no momento do embarque, sem necessidade de cadastro prévio.

.....§3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, o exercício da gratuidade será exercida mediante a simples apresentação de documentação de identificação pessoal que faça prova de sua idade no momento do embarque nos meios de transporte previstos no caput deste artigo.”

Artigo 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A temática relativa à política de valorização dos idosos é assunto extremamente relevante e atual, em particular, acerca da possibilidade de utilização da gratuidade no transporte coletivo aos idosos já há a regulamentação do direito partir de 65 anos, sendo que o exercício do direito atualmente é prerrogativa que fica facultada aos Estados a sua implementação, conforme dispõe o § 3º do artigo 39 do Estatuto do Idoso, que expressamente diz:

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

.....

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

A questão é que atualmente verifica-se grande disparidade no trato da temática do idoso nos diversos estados da federação para esta população que está na faixa etária de 60 a 65 anos. Nesse sentido, urge a necessidade de uma unificar a forma de identificação do idoso para utilização do transporte gratuito no âmbito nacional, e que esta se dê da forma mais simples possível, mediante a simples apresentação da carteira de identidade no momento do embarque, sem a necessidade de cadastros prévios, que na prática restringem o pleno exercício do direito.

Desta forma, apresenta-se a presente propositura para garantia da utilização de transporte gratuito aos idosos tão somente mediante apresentação da carteira de identidade em conformidade aos princípios estabelecidos da Constituição Federal e no Estatuto do Idoso (Lei Federal nº 10.741, de 2003), com uniformidade de tratamento para todos os entes da federação.

Sala das Comissões, em 23 de abril de 2015.

Deputado **GILBERTO NASCIMENTO**

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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.602, DE 2015 **(Do Sr. Ronaldo Martins)**

Dá nova redação ao §2º do art. 39 da Lei nº. 10.741, de 1º de outubro de 2003, dispondo sobre assentos preferenciais para idosos nos veículos de transporte coletivo, na forma que indica.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-5093/2009.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O §2º do artigo 39 da Lei nº. 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 39.

.....

§2º. Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, todos os assentos de passageiros serão destinados preferencialmente para uso por idosos.

Art. 2º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente propositura tem o objetivo claro de conceder ao idoso o direito de preferência sobre todos os assentos disponibilizados aos passageiros dos transportes coletivos.

O atual texto da Lei 10.741/2003, o Estatuto do Idoso, concebido em 2003, portanto, há mais de 12 anos, pretendia proteger o usuário maior de 60 (sessenta) anos de idade, reservando-lhes apenas 10% (dez por cento) do quantitativo de assentos ofertados por cada veículo.

O passar dos anos provou a ineficácia desse dispositivo da norma, que não foi capaz

de garantir o direito de preferência para os idosos. A prática revelou injustiças e até desdém por parte de usuários, que ainda hoje teimam em ocupar os parques assentos disponibilizados.

Até mesmo a características dos veículos mudou ao longo do tempo, quando as fábricas passaram a produzir ônibus e micro-ônibus com espaços maiores para passageiros transportados de pé, reduzindo ainda mais a quantidade dos referidos assentos preferenciais.

Outro aspecto bastante importante é o arroubo demográfico a que estão submetidos, principalmente, os grandes centros urbanos, não acompanhados pelo aumento proporcional da oferta de veículos. Tal característica transformou não só a paisagem urbana, com ocupações indevidas dos espaços, mas gerou um aumento substancial da demanda por transporte público coletivo, resultando em veículos sempre lotados, vitimando de forma mais intensa aos idosos.

Destarte, estimativas do IBGE apuram que no ano de 2025, ou seja, uma década adiante, o Brasil terá uma população de 32 milhões de pessoas com idade acima de 60 (sessenta) anos de idade. Seremos o sexto país com maior número de idosos. Cerca de 11 milhões a mais que no ano de 2012. Esse aumento substancial da população idosa demandará mais atenção para os idosos usuários do transporte público coletivo de passageiros.

Um estudo semelhante, realizado pela Organização das Nações Unidas (ONU), estima que até o ano de 2050, pelo menos 30% da população do Brasil será composta por idosos. No Brasil, a população de idosos vem dobrando a cada duas décadas. E a expectativa de vida já ultrapassa os 73 anos de idade no país.

São dados que apontam a necessidade de tomadas de medidas efetivas em busca do atendimento a esta população idosa, objetivo maior do presente projeto de lei, que garante aos idosos o acesso preferencial a todos os assentos dos transportes coletivos. Em face de que se faz necessária à aprovação da medida proposta.

Sala das Sessões, em 11 de novembro de 2015.

RONALDO MARTINS
Deputado Federal – PRB/CE

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 III

DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

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.

PROJETO DE LEI N.º 3.910, DE 2015

(Do Sr. Cabo Sabino)

Altera a Lei nº 10.741, de 2003 (Estatuto do Idoso), para dispor sobre gratuidade para idosos no transporte aéreo doméstico.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4313/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 21º Esta Lei altera o *caput* do art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para estabelecer o direito à gratuidade para idosos no transporte aéreo doméstico.

Art. 22º O *caput* do art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual e no serviço de transporte aéreo doméstico observar-se-á, nos termos das legislações específicas:

..... (NR)

Art. 23º
sua publicação oficial.

Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741, de 2003) veio dispor sobre os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 anos, entre eles a gratuidade nos serviços de transporte. Ao tratar desse tema, a referida norma determinou a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos no sistema de transporte coletivo interestadual e a concessão de desconto mínimo de 50% no valor das passagens, para os idosos da mesma faixa de renda que excederem as vagas gratuitas. Em tese, por referir-se ao transporte coletivo interestadual de forma genérica, o dispositivo permite supor que todas as modalidades estejam incluídas no benefício.

Entretanto, não foi esse o entendimento que predominou quando da regulamentação da matéria. O decreto presidencial abarcou apenas os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, deixando de incluir o transporte aéreo. Em princípio, portanto, pode-se defender que bastaria uma alteração na regulamentação para que o benefício fosse estendido ao transporte aéreo, mas é pouco provável que o Poder Executivo tome a iniciativa dessa revisão. O presente projeto de lei tem, pois, por objetivo dirimir essa questão, garantindo aos idosos de baixa renda o pleno gozo do benefício a que, entendemos, eles fazem jus.

Por meio de uma nova redação para o *caput* do art. 40, pretende-se eliminar qualquer dúvida acerca da abrangência do direito à gratuidade no transporte interestadual assegurada pelo Estatuto do Idoso aos maiores de 60 anos, comprovadamente carentes. Nos termos propostos, fica explícito que a reserva de vagas gratuitas e o desconto de 50% no valor das passagens para os idosos que excederem as vagas gratuitas, referidos nos incisos I e II do art. 40, aplicam-se, também, ao serviço de transporte aéreo doméstico.

Na certeza de que a medida terá grande alcance social, esperamos contar com o apoio de todos os Pares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de dezembro de 2015.

CABO SABINO
DEPUTADO FEDERAL PR-CE

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.548, DE 2016
(Do Sr. Izalci)

Dispõe sobre normas gerais para concessão do Passe Livre Estudantil.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-7952/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Esta lei estabelece normas gerais para a concessão do Passe Livre Estudantil, com a finalidade de beneficiar estudantes matriculados em instituições regulares de ensino, no transporte rodoviário e semiurbano de passageiros, entre a residência e a instituição de ensino.

Art. 2º A gratuidade no transporte rodoviário e semiurbano será assegurada aos estudantes matriculados em instituição regular de ensino, com frequência comprovada, mediante o subsídio integral da tarifa no Sistema Estadual, Municipal e Distrital de Transporte.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto nesta lei, entende-se por transporte semiurbano aquele que, embora prestado em áreas urbanas contíguas, com características operacionais típicas de transporte urbano, transpõe os limites de perímetros urbanos, em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas, inserindo-se aquele que atende, por tais peculiaridades as áreas limítrofes de unidades federadas.

Art. 3º A concessão do Passe Livre Estudantil abrange a região metropolitana, aglomeração urbana e semiurbana, correspondente às linhas de modalidade comum e às relativas aos percursos que o estudante utilizar, cujo limite de diárias, em dias úteis, deve ser estipulado, observando-se o trajeto previsto no art. 1º desta Lei.

Art. 4.º A gratuidade concedida mediante subsídio integral de que trata esta Lei será regulamentada pelo órgão gestor do Poder Executivo Estadual, Municipal e Distrital.

Art. 5.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei estabelece normas gerais para a concessão do Passe Livre Estudantil, com a finalidade de beneficiar estudantes matriculados em instituições regulares de ensino, no transporte rodoviário e semiurbano de passageiros, entre a residência e a instituição de ensino.

A Constituição Federal de 1988 no seu art. 30, inciso V inclui o transporte coletivo e o classifica como serviço essencial. Por sua vez, o art. 175 da Carta Magna, ao dispor sobre a prestação dos serviços públicos, transfere à lei ordinária disposições em relação aos direitos dos usuários e à obrigação de manter o serviço adequado.

Assim, partindo-se desses pressupostos, a proposição objetiva ampliar esse rol de obrigações, no que se refere aos contratos relativos ao transporte rodoviário e semiurbano de passageiros, de modo a inserir o direito de mobilidade para estudantes.

Percebemos que, na busca por oportunidades de adquirir e consolidar conhecimentos, os estudantes deparam-se com limitações de ordem financeira, pela dificuldade ou impossibilidade de custear o valor das passagens do seu transporte diário entre a sua moradia e o local de estudo. Por envolver percursos mais extensos, o montante cobrado é mais alto, o que compromete o orçamento doméstico, além de colocar em risco a permanência dos alunos na escola. Um bom exemplo disso é o caso de estudantes que residem em municípios próximos ao Distrito Federal e aqui estudam.

Ao considerarmos a especificidade do público alvo desta propositura e os benefícios dela oriundos, sua eventual aprovação mostra-se positiva, por ser pleito antigo e constante de estudantes de todo o país. Com isso, a continuidade dos estudos será incentivada, ou seja, a medida é de fato um elemento de combate à evasão escolar.

Deste modo, esperamos contar com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação do presente projeto de lei, que visa a contribuir para o aumento do respeito que deve ser conferido a todos os estudantes que se locomovem em nossas cidades.

Sala das Sessões, em 14 de junho de 2016.

Deputado **IZALCI**

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO IV DOS MUNICÍPIOS

.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;
- III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;
- IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;
- V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
- VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente, sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade, nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de tribunais, Conselhos ou órgãos de contas municipais.

.....

TÍTULO VII

DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

.....

Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 176. As jazidas, em lavra ou não, e demais recursos minerais e os potenciais de energia hidráulica constituem propriedade distinta da do solo, para efeito de exploração ou aproveitamento, e pertencem à União, garantida ao concessionário a propriedade do produto da lavra.

§ 1º A pesquisa e a lavra de recursos minerais e o aproveitamento dos potenciais a que se refere o *caput* deste artigo somente poderão ser efetuados mediante autorização ou concessão da União, no interesse nacional, por brasileiros ou empresa constituída sob as leis brasileiras e que tenha sua sede e administração no País, na forma da lei, que estabelecerá as condições específicas quando essas atividades se desenvolverem em faixa de fronteira ou terras indígenas.

[\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995\)](#)

§ 2º É assegurada participação ao proprietário do solo nos resultados da lavra, na forma e no valor que dispuser a lei.

§ 3º A autorização de pesquisa será sempre por prazo determinado, e as autorizações e concessões previstas neste artigo não poderão ser cedidas ou transferidas, total ou parcialmente, sem prévia anuência do Poder concedente.

§ 4º Não dependerá de autorização ou concessão o aproveitamento do potencial de energia renovável de capacidade reduzida.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.552, DE 2016

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Altera o art. 40, da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, para assegurar a reserva de 6 (seis) assentos nos voos regulares comerciais para pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos e renda mensal inferior a 6 (seis) salários mínimos, com a concessão de desconto sobre o preço praticado no momento da aquisição do bilhete de viagem.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6963/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 40, da Lei n. 10.741, de 1º de outubro de 2003, que “dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40.....

I – nos serviços rodoviário, ferroviário e aquaviário abertos ao público e operados em linhas convencionais regulares, deve ser assegurada a reserva, por veículo, comboio ou embarcação, de 2 (duas) vagas gratuitas para idosos com renda mensal igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos;

II – as concessionárias de transporte coletivo que operam os serviços relacionados no inciso anterior ficam obrigadas a conceder desconto não inferior a 50% (cinquenta por cento) do preço praticado no momento da aquisição do bilhete de viagem para os idosos com renda mensal igual ou inferior a dois salários mínimos que excederem as vagas gratuitas;

III – no serviço aeroviário aberto ao público e operado em rotas comerciais regulares, deve ser assegurada a reserva de 6 (seis) assentos por aeronave, independentemente do itinerário, para maiores de 65 (sessenta e cinco) anos com renda mensal inferior a 6 (seis) salários mínimos, atrelada à concessão de desconto não inferior a 60% (sessenta por cento) do preço praticado no momento da aquisição do bilhete de viagem.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I, II e III deste artigo”. (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, nas raias do que preconiza a Constituição Federal em seu art. 230, buscou assegurar, em capítulo próprio, o acesso das pessoas idosas, sobretudo as mais carentes, aos meios de transporte público. Estabeleceram-se, assim, normas gerais garantidoras de direitos, dentre eles a gratuidade e a reserva de vagas em percentuais e situações devidamente previstas, ficando a cargo do Poder Executivo a fixação dos critérios para o efetivo exercício de tais garantias.

A norma regulamentadora foi editada em outubro de 2006, na forma do Decreto n. 5.934/2006, estabelecendo definições e mecanismos para fruição, pelos idosos, dos benefícios que lhes foram garantidos no art. 40, da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003. Ocorre que, lamentavelmente, deixou de contemplar o sistema aeroviário como um dos modais de transporte e, ante a ausência de normatização expressa, o mercado tem equivocadamente se comportado como se a prestação do serviço aéreo não estivesse abarcada na referida regra protetiva.

A presente iniciativa busca justamente corrigir essa distorção, ao incluir textualmente o sistema de transporte aeroviário no veio de proteção estampado no art. 40, do Estatuto do Idoso, sem abrir margem a dúvidas. Caminha, também, para a democratização do acesso a esse meio de locomoção em favor da parcela mais carente da população idosa, de modo a lhe proporcionar melhor qualidade de vida.

Em um país com dimensões continentais como o Brasil, é inconcebível que o transporte aéreo seja encarado como luxo ou mera comodidade: trata-se de verdadeira necessidade. Considerando que a malha ferroviária brasileira ainda se apresenta insuficiente para grandes deslocamentos e que o sistema aquaviário não estabelece a interligação entre todos os pontos do país, o transporte rodoviário consiste atualmente no único meio de que pessoas carentes dispõem para locomoção por trechos mais longos.

Diante desse contexto, vemos que, se no cotidiano da população mais jovem o modal aeroviário revela-se de extrema necessidade, para os idosos é absolutamente indispensável. Ora, submetê-los a extenuante viagem pelas estradas brasileiras (que, a depender do destino, atravessa várias horas ou, até mesmo, dias), é o mesmo que obstar o exercício do direito de ir e vir, sobretudo para aqueles que residem em localidade distante do seu núcleo familiar.

Assim, deixar de lhes facilitar o acesso a esse meio de transporte contraria frontalmente os princípios e diretrizes da política nacional do idoso (Lei n. 8.842/1994), que impõe à família, ao Estado e à sociedade o dever de assegurar a dignidade e o bem-estar das pessoas na terceira idade.

Nossa proposta, importante frisar, busca ajustar as peculiaridades do setor aeroviário às necessidades do público-usuário e, nessa razão, prevê percentual diferenciado de desconto em relação aos demais modais. Do mesmo modo, considerando, também,

que os preços praticados nessa espécie de serviço são geralmente bem mais elevados, amplia a faixa salarial para adequadamente contemplar a fatia da população idosa que necessita do benefício para, enfim, conseguir locomover-se por longas distâncias sem prejuízo do seu próprio sustento.

Creemos que a alteração legislativa ora proposta contribuirá para maior proteção aos idosos e, assim, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação e aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, em 24 de novembro de 2016.

Deputada **MARIANA CARVALHO**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

**TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL**

**CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO**
[\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

**CAPÍTULO VIII
DOS ÍNDIOS**

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, *ad referendum* do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

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. 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 comprova 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 8.842, DE 4 DE JANEIRO DE 1994

Dispõe sobre a política nacional do idoso, cria o Conselho Nacional do Idoso e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DA FINALIDADE

Art. 1º A política nacional do idoso tem por objetivo assegurar os direitos sociais do idoso, criando condições para promover sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade.

Art. 2º Considera-se idoso, para os efeitos desta Lei, a pessoa maior de sessenta anos de idade.

PROJETO DE LEI N.º 7.241, DE 2017 **(Da Sra. Mara Gabrilli)**

Altera a Lei nº 8.899, de 1994, para dispor sobre a fruição do passe livre, por pessoa com deficiência, no transporte de passageiros sob responsabilidade da União.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-5107/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que “concede passe livre às pessoas com deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual”, para definir em que extensão é aplicável, no serviço de transporte de

passageiros sob responsabilidade da União, o passe livre concedido às pessoas com deficiência.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.899, de 1994, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É concedido passe livre às pessoas com deficiência comprovadamente carentes nos veículos e aeronaves de qualquer modalidade ou configuração empregados em serviço de transporte de passageiros explorado direta ou indiretamente pela União”. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Ao dar forma à Lei nº 8.899, de 1994, o legislador imaginava ter concedido às pessoas com deficiência comprovadamente carentes o benefício de poderem fazer deslocamentos gratuitos nos sistemas de transporte sob tutela da União. Realizava-se, nesta Casa, uma bandeira cara aos ideais humanistas: a plena inclusão das pessoas com deficiência à vida em sociedade.

Infelizmente, no entanto, a ação do Parlamento não atingiu seu objetivo por completo. Como a Lei nº 8.899/94 pedia expressamente por uma regulamentação, o Poder Executivo, com bastante demora, editou o Decreto nº 3.961, de 2000, e, posteriormente, três portarias, no âmbito do Ministério dos Transportes, para acrescentar detalhes à regulamentação. É nesse conjunto de normas que o espírito inclusivo da lei foi mitigado. Explico.

Hoje, apenas a pessoa com deficiência e acompanhante seu considerados carentes, segundo critério previsto na Portaria Interministerial nº 3, de 2001, na Portaria nº 261, de 2012, do Ministério dos Transportes, e na Portaria nº 410, de 2014, do Ministério dos Transportes, fazem jus a gratuidade no transporte coletivo interestadual, por força do que estabelece a Lei nº 8.899, de 1994. No já citado decreto de regulamentação dessa lei, previu-se que a pessoa com deficiência, carente, pode se valer de seu direito nos modos rodoviário, ferroviário e aquaviário, nada sendo dito acerca do transporte aéreo. Além disso, a definição do número de assentos livres em cada veículo e a restrição a que a gratuidade se aplique a serviço convencional não constam da Lei nº 8.899, de 1994, apenas, novamente, do Decreto nº 3.961, de 2000, que a regulamentou.

Ora, o direito da pessoa com deficiência, que nasceu amplo e justo nos termos da lei, foi diminuído com o correr da regulamentação, cujo teor não corresponde, definitivamente, à intenção dos parlamentares e aos anseios por dignidade de uma enorme quantidade de brasileiros.

Eis o porquê de apresentarmos à Casa esta iniciativa. Estamos buscando restabelecer a verdade, que é, e sempre foi, do ponto de vista dos que aprovaram a Lei nº 8.899/94, o acesso desobstruído da pessoa com deficiência carente ao sistema de transportes sob responsabilidade da União.

Sugerimos, aqui, que a própria Lei nº 8.899/94 passe a conter claramente os parâmetros mais importantes para a garantia do direito de acesso gratuito da pessoa com deficiência, carente, aos meios de transporte explorados pela União: primeiro, que qualquer tipo de veículo de transporte, não importando sua configuração ou a modalidade de serviço em que é empregado, está sujeito à regra da lei; segundo, que o modo aeroviário, como os demais que compõe o sistema federal de viação, deve ser elegível pelas pessoas com deficiência, ao contrário do que determina a regulamentação vigente.

Com essas alterações legais, não mais poderá ser recusado o acesso da pessoa com deficiência em “ônibus leito ou semileito”, por exemplo; nem será impedida a pessoa com deficiência carente de viajar em aeronave, quando tal significar sua melhor ou única opção (lembremo-nos das limitações encontradas na Região Norte).

Em vista do exposto, pedimos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 29 de março de 2017.

Deputada MARA GABRILLI

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 8.899, DE 29 DE JUNHO DE 1994

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º. É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

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

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1994; 173º da Independência e 106º da República.

ITAMAR FRANCO

Cláudio Ivanof Lucarevski

Leonor Barreto Franco

DECRETO Nº 3.691, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000

Regulamenta a Lei nº. 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho

de 1994,

DECRETA:

Art. 1º. As empresas permissionárias e autorizatórias de transporte interestadual de passageiros reservarão dois assentos de cada veículo, destinado a serviço convencional, para ocupação das pessoas beneficiadas pelo art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, observado o que dispõem as Leis nº 7.853, de 24 outubro de 1989, 8.742, de 7 de dezembro de 1993, 10.048, de 8 novembro de 2000, e os Decretos nº 1.744, de 8 de dezembro de 1995, e 3.298, de 20 de dezembro de 1999.

Art. 2º. O Ministro de Estado dos Transportes disciplinará, no prazo de até trinta dias, o disposto neste Decreto.

Art. 3º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de dezembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Eliseu Padilha

PORTARIA Nº 3, DE 10 DE ABRIL DE 2001

Disciplinar a concessão do Passe Livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário e revoga a Portaria/MT nº 1, de 9 de janeiro de 2001.

OS MINISTROS DE ESTADO DOS TRANSPORTES, DA JUSTIÇA E DA SAÚDE, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único inciso II, da Constituição, tendo em vista o disposto na Lei nº 8.899 de 29 de junho de 1994, regulamentada pelo Decreto nº 3.691 de 19 de dezembro de 2000, e observado o disposto na Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989 e no Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, resolvem:

Art. 1º Disciplinar a concessão do Passe Livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Art. 2º Aos portadores do Passe Livre serão reservados 2 (dois) assentos em cada veículo ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros.

Parágrafo único: Incluem-se na condição de serviço convencional:

I - os serviços de transporte rodoviário interestadual semi-urbano de passageiros, com extensão igual ou inferior a setenta e cinco quilômetros e que, com característica de transporte rodoviário urbano, transpõe os limites de Estado ou do Distrito Federal.

II - os serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias.

PORTARIA Nº 261, DE 3 DE DEZEMBRO DE 2012

Disciplina a concessão e a administração do benefício de passe livre à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, de que trata a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II da Constituição, e

Considerando a competência prevista no Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000;

Considerando a nova estrutura Regimental do Ministério dos Transportes, aprovada pelo Decreto nº 7.717, de 4 de abril de 2012;

Considerando a Portaria Interministerial nº 003, de 10 de abril de 2001, do Ministério dos Transportes, da Justiça e da Saúde, e

Considerando a necessidade de atualizar e adequar os procedimentos operacionais e administrativos para a concessão do benefício perante este Ministério, resolve:

Art. 1º Esta Portaria estabelece os procedimentos para a concessão do benefício do Passe Livre no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiro, garantido à pessoa com deficiência, comprovadamente carente.

Art. 2º Para fazer jus ao benefício, o interessado deverá comprovar:

I - por meio de atestado médico, ser pessoa com deficiência; e

II - renda mensal bruta familiar, dividida pelo número de seus integrantes, igual ou inferior a um salário mínimo.

PORTARIA Nº 410, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2014

Dá cumprimento ao Acórdão proferido na Ação Civil Pública nº 0052380-68.2010.4.01.3400/DF, pela 5ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição Federal, tendo em vista o disposto na Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, regulamentada pelo Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000, e observado o disposto na Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, e no Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999;

Considerando a necessidade de dar cumprimento ao Acórdão proferido na Ação Civil Pública nº 0052380-68.2010.4.01.3400/DF, pela 5ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, resolve:

Art. 1º Fica assegurada ao acompanhante do beneficiário do Programa Passe Livre, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, nos termos da competência deste Ministério, a concessão do mesmo benefício, observadas as seguintes condições:

I - comprovação da hipossuficiência financeira do acompanhante, nos termos da Portaria Interministerial nº 3, de 10 de abril de 2001, e da Portaria nº 261, de 3 de dezembro de 2012; e

II - comprovação, por laudo médico, da imprescindibilidade da presença do acompanhante para locomoção do beneficiário.

Art. 2º Para fins de cumprimento desta portaria, o setor responsável pelo Passe Livre do Ministério dos Transportes deverá adotar os seguintes procedimentos, sem prejuízo de outros que julgar cabíveis:

I - inserir na carteira do beneficiário do Passe Livre a indicação "necessidade de acompanhante"; e

II - informar no sistema de andamento processual do Passe Livre, a identificação completa do beneficiário que faz jus ao acompanhamento, assim como os dados do seu acompanhante.

PROJETO DE LEI Nº 7.576, DE 2017

(Da Sra. Leandre)

Altera dispositivos do Estatuto do Idoso, para ampliar o escopo dos benefícios de que os idosos dispõem no transporte coletivo urbano e

interestadual.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1056/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que “Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências”, para ampliar o escopo dos benefícios garantidos aos idosos nos sistemas de transporte urbano e semiurbano e de transporte interestadual.

Art. 2º A Lei nº 10.741, de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – o *caput* do art. 39 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos.

.....” (NR)

II – o inciso I do art. 40 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40.....”

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

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Ao dar forma à Lei nº 10.741, de 2003, o legislador imaginava ter concedido aos idosos, comprovadamente carentes, o benefício de poderem fazer deslocamentos gratuitos nos sistemas de transporte coletivo interestadual. Era, para o Parlamento, parte da realização de uma bandeira cara aos ideais humanistas: a plena integração dos idosos à vida em sociedade.

Infelizmente, no entanto, a ação do Congresso não atingiu seu objetivo por completo. Como a Lei nº 10.741/03 pedia expressamente por uma regulamentação, o Poder Executivo, com bastante demora, editou o Decreto nº 5.934, de 2006, e, em seguida, a ANTT publicou a Resolução nº 1.692, de 2006, posteriormente alterada pela Resolução nº 4.833, de 2015. É nessas normas que o espírito inclusivo da lei foi abrandado.

De fato, embora o Estatuto do Idoso previsse a reserva de duas vagas gratuitas por veículo no sistema de transporte coletivo interestadual, bem como desconto de 50% no valor das passagens para os idosos que excedessem as vagas gratuitas, no ato

de regulamentação o âmbito desses dois benefícios foi restringido, de vez que só podem ter lugar no serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros qualificado de “convencional” pela ANTT, assim entendido o que se vale de veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares.

Ora, em face da concorrência que hoje se verifica do serviço de ônibus com o serviço de transporte aéreo, boa parte da frota dos transportadores interestaduais tem sido modernizada, incorporando melhorias que lhe retira do chamado padrão convencional. Em várias linhas rodoviárias nas quais o avião representa uma ameaça concorrencial, quase já não está disponível veículo do tipo que, segundo a regulamentação, poderia ser usado pelo idoso, na forma prevista por seu estatuto legal.

Ou seja, o direito do idoso, que nasceu amplo e justo nos termos da lei, foi encolhido pela regulamentação, cujo conteúdo não faz jus à intenção dos parlamentares e ao desejo da maioria dos brasileiros de valorizar as pessoas idosas.

Outro problema que este projeto procura enfrentar deriva do próprio texto do Estatuto do Idoso, mais precisamente do art. 39, no qual se diz que os maiores de 65 anos têm assegurada a *“gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares”*. Apesar de a restrição soar razoável, deve-se ter em mente que serviço regular não quer dizer, necessariamente, serviço frequente. Há linhas urbanas ou semiurbanas em que poucas viagens são realizadas por dia. Nessa situação, aproveitar a eventual oferta de serviço especial ou seletivo é um ganho extraordinário para o idoso. Não se pode esquecer, a par disso, que mesmo nas linhas urbanas nas quais muitas viagens são realizadas, o veículo convencional, do qual a maioria da população se utiliza, costuma ficar lotado nos horários de maior demanda, dificultando enormemente o acesso e a permanência do idoso no seu interior. Assim, seria importante que a pessoa idosa, naturalmente menos resistente às tribulações de uma viagem desconfortável, pudesse também fazer uso do seu direito à gratuidade nos veículos seletivos e especiais. Aqui, é preciso chamar a atenção para o fato de que a ampliação do escopo do benefício não deve ser suportada pelos que prestam o serviço de transporte, mas por toda a sociedade ou, no mínimo, pelos demais usuários do sistema.

Eis as razões de apresentarmos à Casa esta iniciativa. Estamos buscando restabelecer a verdade e garantir aos idosos toda a extensão de seus direitos.

Sugerimos, aqui, que a Lei nº 10.741/03 seja expurgada de qualquer menção a serviço especial ou seletivo, pelos motivos já expostos.

Sugerimos, ainda, que nessa lei passe a constar o seguinte parâmetro para a garantia do direito de acesso gratuito da pessoa idosa, carente, aos meios de transporte explorados pela União: a gratuidade e a redução tarifária se aplicam a qualquer tipo de veículo de transporte, não importando sua configuração ou a modalidade de serviço em que é empregado. Com essas alterações legais, não mais poderá ser recusado o acesso do idoso em “ônibus leito ou semileito”, por exemplo.

Em vista do exposto, pedimos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 9 de maio de 2017

Deputada LEANDRE

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 comprova a concessão do transporte gratuito ao idoso, fornecido pela empresa prestadora do serviço de transporte, para possibilitar o ingresso do idoso no veículo.

Art. 3º Na forma definida no art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003, 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.

§ 1º Para fins do disposto no caput, incluem-se na condição de serviço convencional:

I - os serviços de transporte rodoviário interestadual convencional de passageiros, prestado com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares;

II - os serviços de transporte ferroviário interestadual de passageiros, em linhas regulares; e

III - os serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias.

§ 2º O idoso, para fazer uso da reserva prevista no caput deste artigo, deverá solicitar um único "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da transportadora, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da linha do serviço de transporte, podendo solicitar a emissão do bilhete de viagem de retorno, respeitados os procedimentos da venda de bilhete de passagem, no que couber.

§ 3º Na existência de seções, nos pontos de seção devidamente autorizados para embarque de passageiros, a reserva de assentos também deverá estar disponível até o horário definido para o ponto inicial da linha, consoante previsto no § 2º.

§ 4º Após o prazo estipulado no § 2º, caso os assentos reservados não tenham sido objeto de concessão do benefício de que trata este Decreto, as empresas prestadoras dos serviços poderão colocar à venda os bilhetes desses assentos, que, enquanto não comercializados, continuarão disponíveis para o exercício do benefício da gratuidade.

§ 5º No dia marcado para a viagem, o idoso deverá comparecer ao terminal de embarque até trinta minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda do benefício.

§ 6º O "Bilhete de Viagem do Idoso" e o bilhete com desconto do valor da passagem são intransferíveis.

Art. 4º Além das vagas previstas no art. 3º, o idoso com renda igual ou inferior a dois salários-

mínimos terá direito ao desconto mínimo de cinquenta por cento do valor da passagem para os demais assentos do veículo, comboio ferroviário ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros.

Parágrafo único. Para fazer jus ao desconto previsto no caput deste artigo, o idoso deverá adquirir o bilhete de passagem obedecendo aos seguintes prazos:

I - para viagens com distância até 500 km, com, no máximo, seis horas de antecedência; e

II - para viagens com distância acima de 500 km, com, no máximo, doze horas de antecedência.

Art. 5º O "Bilhete de Viagem do Idoso" será emitido pela empresa prestadora do serviço, em pelo menos duas vias, sendo que uma via será destinada ao passageiro e não poderá ser recolhida pela transportadora.

§ 1º A segunda via do "Bilhete de Viagem do Idoso" deverá ser arquivada, permanecendo em poder da empresa prestadora do serviço nos trezentos e sessenta e cinco dias subseqüentes ao término da viagem.

§ 2º As empresas prestadoras dos serviços de transporte deverão informar à ANTT e à ANTAQ, na periodicidade definida em seus regulamentos, a movimentação de usuários titulares do benefício, por seção e por situação.

Art. 6º No ato da solicitação do "Bilhete de Viagem do Idoso" ou do desconto do valor da passagem, o interessado deverá apresentar documento pessoal que faça prova de sua idade e da renda igual ou inferior a dois salários-mínimos.

§ 1º A prova de idade do idoso far-se-á mediante apresentação do original de qualquer documento pessoal de identidade, com fé pública, que contenha foto.

§ 2º A comprovação de renda será feita mediante a apresentação de um dos seguintes documentos:

I - Carteira de Trabalho e Previdência Social com anotações atualizadas;

II - contracheque de pagamento ou documento expedido pelo empregador;

III - carnê de contribuição para o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS;

IV - extrato de pagamento de benefício ou declaração fornecida pelo INSS ou outro regime de previdência social público ou privado; e

V - documento ou carteira emitida pelas Secretarias Estaduais ou Municipais de Assistência Social ou congêneres.

Art. 7º O idoso está sujeito aos procedimentos de identificação de passageiros ao apresentarem-se para embarque, de acordo com o estabelecido pela ANTT e pela ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação.

Art. 8º O benefício concedido ao idoso assegura os mesmos direitos garantidos aos demais passageiros.

Parágrafo único. Não estão incluídas no benefício as tarifas de pedágio e de utilização dos terminais e as despesas com alimentação.

Art. 9º Disponibilizado o benefício tarifário, a ANTT, a ANTAQ e o concessionário ou permissionário adotarão as providências cabíveis para o atendimento ao disposto no caput do art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Parágrafo único. A concessionária ou permissionária deverá apresentar a documentação necessária para a comprovação do impacto do benefício no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, observados os termos da legislação aplicável.

Art. 10. Às infrações a este Decreto aplica-se o disposto no art. 78-A e seguintes da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 11. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Ficam revogados os Decretos nºs 5.130, de 7 de julho de 2004, e 5.155, de 23 de julho de 2004.

Brasília, 18 de outubro de 2006; 185º da Independência e 118º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Paulo Sergio Oliveira Passos

RESOLUÇÃO Nº 1.692, DE 24 DE OUTUBRO DE 2006

Dispõe sobre procedimentos a serem observados na aplicação do Estatuto do Idoso no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, e dá outras providências.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso das atribuições, fundamentada nos termos do Relatório DGR - 256/2006, de 23 de outubro de 2006, no que consta do Processo nº 50500.063030/2006-68, e

CONSIDERANDO o disposto nos arts. 20, inciso II, 22, inciso III, e 24, inciso IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

CONSIDERANDO o disposto no parágrafo único do art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, e no Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006, resolve:

Art. 1º O exercício do direito previsto no art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, rege-se pelas disposições do Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006, e por esta Resolução.

Art. 2º As empresas prestadoras do serviço deverão reservar aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos, duas vagas gratuitas em cada veículo do serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

§ 1º Considera-se empresa prestadora do serviço a que executa serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros em linhas regulares.

§ 2º Incluem-se na condição de serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros os prestados com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares.

§ 3º O benefício deverá ser garantido em todos os horários dos serviços convencionais, ainda que operados com veículos de características diferentes.

§ 4º O idoso, para fazer uso da reserva prevista no caput deste artigo, deverá solicitar um único "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da permissionária, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da Linha do serviço de transporte, podendo solicitar a emissão do bilhete de viagem de retorno, respeitados os procedimentos da venda de bilhete de passagem, no que couber.

§ 5º Na existência de seções, nos pontos de seção devidamente autorizados para embarque de passageiros, a reserva de assentos também deverá estar disponível até o horário definido para o ponto inicial da Linha, consoante o previsto no § 4º.

§ 6º Após o prazo estipulado no § 4º, caso os assentos reservados não tenham sido objeto de concessão do benefício de que trata esta Resolução, as empresas prestadoras dos serviços poderão colocar à venda os bilhetes desses assentos, que, enquanto não comercializados, continuarão disponíveis para o exercício do benefício da gratuidade.

§ 7º No dia marcado para a viagem, o idoso deverá comparecer ao terminal de embarque até trinta minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda do benefício.

§ 8º O "Bilhete de Viagem do Idoso" e o bilhete com desconto do valor da passagem são intransferíveis.

RESOLUÇÃO Nº 4833, DE 03 DE SETEMBRO DE 2015

Altera a Resolução nº 1.692/06, inserindo a obrigatoriedade das empresas de TRIP emitirem documento quando da negativa de concessão do benefício de gratuidade aos idosos

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT, no uso de suas atribuições conferidas pelo art. 25, inciso VIII da Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, fundamentada no Voto DMV 021, de 31 de agosto de 2015, no que consta do Processo nº 50500.063030/200668,

CONSIDERANDO o disposto no parágrafo único do art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, e no Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006;

CONSIDERANDO a Lei nº 12.996, de 12 de junho de 2014, que alterou a Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001;

CONSIDERANDO o Inquérito Civil nº 1.16.000.001298/201463, instaurado pelo Ministério Público Federal;

CONSIDERANDO a Recomendação nº 27/2015/GAA/PRDF/MPF do Ministério Público Federal,

RESOLVE:

Art. 1º Inserir à Resolução nº 1.692/2006 o artigo 2ºA, que terá a seguinte redação:

“Art. 2ºA As empresas prestadoras do serviço deverão, em qualquer caso, emitir documento ao solicitante quando da negativa de concessão do benefício, indicando a data, a hora, o local e o motivo da recusa.”

Art. 2º O §4º do art. 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º.....

§ 4º O idoso, para fazer uso da reserva prevista no caput deste artigo, deverá solicitar um único "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da empresa prestadora do serviço, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da Linha do serviço de transporte, podendo solicitar a emissão do bilhete de viagem de retorno, respeitados os procedimentos da venda de bilhete de passagem, no que couber.” (NR)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.953, DE 2017 **(Do Sr. Diego Garcia)**

Altera a lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas com deficiência carentes no sistema de transporte coletivo interestadual, para dispor sobre a abrangência operacional do benefício.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-5107/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º esta Lei altera a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas com deficiência carentes no sistema de transporte coletivo interestadual, para dispor sobre a abrangência operacional do benefício.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.899, de 1994, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente

carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, abrangendo todos os veículos em operação, sem restrição do tipo de serviço ofertado.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Ao assegurar o passe livre no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, o legislador pretendia beneficiar a pessoa com deficiência carente, em seus deslocamentos ao longo do território brasileiro.

Trata-se de apoio fundamental ao cumprimento do direito constitucional de ir e vir para o segmento em foco que, de outro modo, não poderia aproveitar tal benesse.

Embora de grande significado para os contemplados, ao ser regulamentado, pelo Decreto nº 3.691, de 2000, e pela Portaria Interministerial nº 03, de 2001, o benefício ficou restrito à modalidade de transporte terrestre, que compreende os transportes rodoviário e ferroviário, e ao modal aquaviário. O transporte aéreo ficou de fora, apesar da interveniência do Ministério Público, a quem cabe a defesa dos interesses das pessoas com deficiência, vide a Lei nº 7.853, de 1989. No modal rodoviário, a regulamentação também reduziu os direitos das pessoas com deficiência, ao prever a aplicação da lei apenas para o serviço convencional. A gratuidade tornou-se inalcançável para os serviços do tipo executivo ou ofertados em veículos com assentos dos modelos leito e semileito ou, ainda, para o serviço do tipo misto.

Desse modo, as pessoas com deficiência não conseguem usufruir do direito consagrado pela Lei nº 8.899, de 1994, em toda sua abrangência. Para corrigir essa situação, propomos o projeto de lei aqui apresentado, que esperamos ver aprovado com o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 27 de junho de 2017.

Deputado DIEGO GARCIA

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 8.899, DE 29 DE JUNHO DE 1994

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º. É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

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

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1994; 173º da Independência e 106º da República.

ITAMAR FRANCO
 Cláudio Ivanof Lucarevski

Leonor Barreto Franco

DECRETO Nº 3.691, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000

Regulamenta a Lei nº. 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994,

DECRETA:

Art. 1º. As empresas permissionárias e autorizatárias de transporte interestadual de passageiros reservarão dois assentos de cada veículo, destinado a serviço convencional, para ocupação das pessoas beneficiadas pelo art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, observado o que dispõem as Leis nº 7.853, de 24 outubro de 1989, 8.742, de 7 de dezembro de 1993, 10.048, de 8 novembro de 2000, e os Decretos nº 1.744, de 8 de dezembro de 1995, e 3.298, de 20 de dezembro de 1999.

Art. 2º. O Ministro de Estado dos Transportes disciplinará, no prazo de até trinta dias, o disposto neste Decreto.

Art. 3º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de dezembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Eliseu Padilha

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 3, DE 10 DE ABRIL DE 2001

Disciplinar a concessão do Passe Livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário e revoga a Portaria/MT nº 1, de 9 de janeiro de 2001.

OS MINISTROS DE ESTADO DOS TRANSPORTES, DA JUSTIÇA E DA SAÚDE, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único inciso II, da Constituição, tendo em vista o disposto na Lei nº 8.899 de 29 de junho de 1994, regulamentada pelo Decreto nº 3.691 de 19 de dezembro de 2000, e observado o disposto na Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989 e no Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, resolvem:

Art. 1º Disciplinar a concessão do Passe Livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Art. 2º Aos portadores do Passe Livre serão reservados 2 (dois) assentos em cada veículo ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros.

Parágrafo único: Incluem-se na condição de serviço convencional:

I - os serviços de transporte rodoviário interestadual semi-urbano de passageiros, com extensão igual ou inferior a setenta e cinco quilômetros e que, com característica de transporte rodoviário urbano, transpõe os limites de Estado ou do Distrito Federal.

II - os serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias.

Art. 3º Para efeito exclusivamente da concessão do benefício de que trata esta Portaria, considera-se:

I - Passe Livre: documento fornecido à pessoa portadora de deficiência, comprovadamente carente, que preencha os requisitos estabelecidos nesta portaria, para utilização nos serviços de transporte interestadual de passageiros.

II - Pessoa Portadora de Deficiência: aquela que apresenta em caráter permanente, perda ou anormalidade de sua função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano.

III - Pessoa Portadora de Deficiência comprovadamente carente: aquela que comprove renda familiar mensal "per capita" igual ou inferior a um salário mínimo estipulado pelo Governo Federal.

IV - Família: o conjunto de pessoas (mãe, pai esposa, esposo ou equiparado a estas condições, filhos, irmãos ou equiparados a esta condição, menores de 21 anos ou inválido) que vivam sob o mesmo teto.

V - Serviço de Transporte Interestadual de Passageiros: aquele prestado à pessoa ou grupo de pessoas, que transpõe os limites de Estado ou do Distrito Federal.

VI - Assento: poltrona ou banco individual utilizado pelos usuários no transporte rodoviário,

ferroviário e aquaviário, bem como acomodação individual de passageiro em embarcações, observadas as condições de segurança e de fácil locomoção.

VII - Serviço convencional: aquele que é operado com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares, aberto ao público.

VIII - Documento de Autorização de Viagem: documento fornecido pela empresa prestadora do serviço de transporte ao portador do Passe Livre para possibilitar o seu ingresso no veículo ou embarcação.

LEI Nº 7.853, DE 24 DE OUTUBRO DE 1989

Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Ficam estabelecidas normas gerais que asseguram o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiências, e sua efetiva integração social, nos termos desta Lei.

§ 1º Na aplicação e interpretação desta Lei, serão considerados os valores básicos da igualdade de tratamento e oportunidade, da justiça social, do respeito à dignidade da pessoa humana, do bem-estar, e outros, indicados na Constituição ou justificados pelos princípios gerais de direito.

§ 2º As normas desta Lei visam garantir às pessoas portadoras de deficiência as ações governamentais necessárias ao seu cumprimento e das demais disposições constitucionais e legais que lhes concernem, afastadas as discriminações e os preconceitos de qualquer espécie, e entendida a matéria como obrigação nacional a cargo do Poder Público e da sociedade.

Art. 2º Ao Poder Público e seus órgãos cabe assegurar às pessoas portadoras de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que, decorrentes da Constituição e das leis, propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico.

Parágrafo único. Para o fim estabelecido no caput deste artigo, os órgãos e entidades da administração direta e indireta devem dispensar, no âmbito de sua competência e finalidade, aos assuntos objetos esta Lei, tratamento prioritário e adequado, tendente a viabilizar, sem prejuízo de outras, as seguintes medidas:

I - na área da educação:

- a) a inclusão, no sistema educacional, da Educação Especial como modalidade educativa que abranja a educação precoce, a pré-escolar, as de 1º e 2º graus, a supletiva, a habilitação e reabilitação profissionais, com currículos, etapas e exigências de diplomação próprios;
- b) a inserção, no referido sistema educacional, das escolas especiais, privadas e públicas;
- c) a oferta, obrigatória e gratuita, da Educação Especial em estabelecimento público de ensino;
- d) o oferecimento obrigatório de programas de Educação Especial a nível pré-escolar, em unidades hospitalares e congêneres nas quais estejam internados, por prazo igual ou superior a 1 (um) ano, educandos portadores de deficiência;
- e) o acesso de alunos portadores de deficiência aos benefícios conferidos aos demais educandos, inclusive material escolar, merenda escolar e bolsas de estudo;
- f) a matrícula compulsória em cursos regulares de estabelecimentos públicos e particulares de pessoas portadoras de deficiência capazes de se integrarem no sistema regular de ensino;

II - na área da saúde:

- a) a promoção de ações preventivas, como as referentes ao planejamento familiar, ao aconselhamento genético, ao acompanhamento da gravidez, do parto e do puerpério, à nutrição da mulher e da criança, à identificação e ao controle da gestante e do feto de alto risco, à imunização, às doenças do metabolismo e seu diagnóstico e ao encaminhamento precoce de outras doenças causadoras de deficiência;
- b) o desenvolvimento de programas especiais de prevenção de acidente do trabalho e de trânsito, e de tratamento adequado a suas vítimas;
- c) a criação de uma rede de serviços especializados em reabilitação e habilitação;
- d) a garantia de acesso das pessoas portadoras de deficiência aos estabelecimentos de saúde públicos e privados, e de seu adequado tratamento neles, sob normas técnicas e padrões de conduta apropriados;
- e) a garantia de atendimento domiciliar de saúde ao deficiente grave não internado;
- f) o desenvolvimento de programas de saúde voltados para as pessoas portadoras de deficiência, desenvolvidos com a participação da sociedade e que lhes ensajem a integração social;

III - na área da formação profissional e do trabalho:

a) o apoio governamental à formação profissional, à orientação profissional, e a garantia de acesso aos serviços concernentes, inclusive aos cursos regulares voltados à formação profissional;

b) o empenho do Poder Público quanto ao surgimento e à manutenção de empregos, inclusive de tempo parcial, destinados às pessoas portadoras de deficiência que não tenham acesso aos empregos comuns;

c) a promoção de ações eficazes que propiciem a inserção, nos setores públicos e privado, de pessoas portadoras de deficiência;

d) a adoção de legislação específica que discipline a reserva de mercado de trabalho, em favor das pessoas portadoras de deficiência, nas entidades da Administração Pública e do setor privado, e que regule a organização de oficinas e congêneres integradas ao mercado de trabalho, e a situação, nelas, das pessoas portadoras de deficiência;

IV - na área de recursos humanos:

a) a formação de professores de nível médio para a Educação Especial, de técnicos de nível médio especializados na habilitação e reabilitação, e de instrutores para formação profissional;

b) a formação e qualificação de recursos humanos que, nas diversas áreas de conhecimento, inclusive de nível superior, atendam à demanda e às necessidades reais das pessoas portadoras de deficiências;

c) o incentivo à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico em todas as áreas do conhecimento relacionadas com a pessoa portadora de deficiência;

V - na área das edificações:

a) a adoção e a efetiva execução de normas que garantam a funcionalidade das edificações e vias públicas, que evitem ou removam os óbices às pessoas portadoras de deficiência, permitam o acesso destas a edifícios, a logradouros e a meios de transporte.

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.009, DE 2017

(Do Sr. Pastor Luciano Braga)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para estabelecer a responsabilidade e as sanções em caso de danos ou sofrimento físico ou mental ao idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-5093/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigor acrescida do seguinte 42-A:

Art. 42-A. Nas operações de embarque e desembarque, os operadores do veículo deverão dispensar, além do tratamento urbano, a atenção, a orientação e o tempo necessário para a movimentação segura e confortável do idoso.

§ 1º É dever da empresa concessionária ou permissionária do serviço treinar adequadamente seus empregados para atendimento ao idoso nas situações de que trata o *caput*.

§ 2º Na ocorrência de danos físicos, morais, sofrimento ou angústia ao idoso nas operações

de embarque e desembarque do veículo, fica estipulada multa de R\$10.000,00 (dez mil reais) devida pela concessionária ou permissionária do serviço e revertida em favor do idoso maltratado, sem prejuízo das demais sanções penais e cíveis cabíveis.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº Lei 10.741, de 2003, conhecida por Estatuto do Idoso, foi elaborada com o objetivo de garantir a atenção e o tratamento diferenciado aos idosos em circunstâncias importantes para a qualidade de vida desse grupo social. Entre essas circunstâncias está a mobilidade por meio do transporte coletivo, objeto do Capítulo X da Lei que, entre outros direitos, garante a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

Inobstante a dicção clara da Lei, esse direito, na prática, vem sendo desrespeitado pelos operadores dos veículos que cometem toda sorte de infração ao princípio esculpido no art. 42 do Estatuto. Muitos motoristas param os veículos longe do meio fio e arrancam enquanto o idoso ainda está descendo ou subindo e quase nunca aguardam que o passageiro se acomode antes de pôr o veículo em movimento, ignoram as advertências e reclamações e reagem com agressividade às cobranças pelo comportamento inadequado. Esse comportamento negligente e desrespeitoso em relação ao idoso nas operações de embarque e desembarque chegam ao absurdo de promover acidentes graves.

Por sua vez, o art. 30, V, da Constituição Federal estabelece que compete aos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão os serviços de transporte coletivo. De outro lado, o art. 37, § 6º, da Carta Magna afirma que “as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa”.

Verifica-se que o arcabouço jurídico em vigor é claro no sentido de estabelecer as obrigações e direitos dos idosos no transporte coletivo. O desrespeito que verificamos clama pela aplicação de sanções rígidas e objetivas aos prestadores de serviços, de forma a assegurar de fato aos idosos os benefícios que a legislação lhes assegura.

Com esse objetivo, apresentamos o Projeto em epígrafe que estabelece multa revertida em favor do idoso lesado. Essa multa, nos termos da legislação supracitada, depende apenas da ocorrência do fato, pois decorre da responsabilidade objetiva do prestador de serviços. Ao revertê-la em favor do idoso, entendemos que esse valor funcionará como um adiantamento da indenização pelos danos físicos e morais havidos, que dependem de longa discussão judicial, o que desencoraja os usuários a pleitear seus direitos e coloca os prestadores em uma zona de conforto que precisa ser quebrada.

Em razão do exposto, pedimos aos nobres Pares o apoio necessário para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 4 de julho de 2017.

Deputado PASTOR LUCIANO BRAGA

PROJETO DE LEI N.º 8.094, DE 2017 (Da Sra. Raquel Muniz)

Altera o inciso I do 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 garantir transporte gratuito aos idosos no transporte coletivo interestadual.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1193/1995 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1193/1995 o PL 4096/2004, o PL 4969/2005, o PL 7171/2006, o PL 163/2007, o PL 1855/2007, o PL 2290/2007, o PL 4638/2009, o PL 6963/2010, o PL 826/2011, o PL 1233/2011, o PL 6693/2013, o PL 1056/2015 e o PL 8094/2017, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei garante transporte gratuito aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários mínimos no transporte coletivo interestadual.

Art. 2º O inciso I do art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40.

I - a reserva de 4 (quatro) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos.

.....” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse Projeto de Lei é ampliar para quatro o número de vagas destinadas aos idosos no transporte público coletivo interestadual, que atualmente são apenas duas.

Cabe salientar que uma das maiores conquistas culturais de um povo em seu

processo de humanização é o envelhecimento de sua população, refletindo uma melhoria das condições de vida não sendo esse processo diferente no que tange a melhor idade.

Sendo assim, novas necessidades foram explicitadas pela pessoa idosa, como autonomia, mobilidade, acesso a informações, serviços, segurança e saúde preventiva. A fim de atender a essas novas expectativas foram estruturados nos últimos trinta anos instrumentos legais que garantem proteção social e ampliação de direitos às pessoas idosas, num esforço conjunto de vários países, inclusive o Brasil.

Tendo em vista o crescimento da população na faixa etária entre 60 a 65 anos, verifica-se a necessidade de ampliação de vagas no transporte interestadual para suprir essa carência, uma vez que sua falta está causando transtorno aos idosos que necessitam de locomoção interestadual.

Importante destacar que o aumento das vagas em transporte interestadual não causará impactos financeiros às respectivas empresas, mesmo com a crescente demanda diária pelos serviços. Isso será capaz de suprir a necessidade da população idosa com o respectivo perfil que necessita de locomoção interestadual.

Com base em todo o exposto e tendo em vista a enorme relevância social da proposta, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 12 de julho de 2017.

Deputada Raquel Muniz
PSD/MG

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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.307, DE 2017

(Do Sr. Carlos Andrade)

Concede desconto para aquisição de passagens aéreas a familiares de pessoa falecida em outra unidade federativa do território nacional.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-754/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As companhias aéreas comerciais que operem em território nacional ficam obrigadas a conceder desconto de cinquenta por cento em aquisições de passagens aéreas a pessoas que recebam até quatro salários mínimos e necessitem realizar deslocamento interestadual para velar familiares em até segundo grau, ainda que por afinidade.

§ 1º É também aplicável o desconto a que se refere o *caput* deste artigo a cônjuge ou companheiro(a) de pessoa falecida em outra unidade federativa do território nacional – estados e Distrito Federal.

§ 2º Caso o familiar beneficiário seja menor de dezoito anos, maior de sessenta e cinco anos ou, em qualquer caso, necessite de auxílio para locomoção, poderá um acompanhante realizar aquisição de bilhetes de passagens aéreas com as mesmas condições de desconto estabelecidas nesta Lei, dispensando-se a necessidade da limitação de renda referida no *caput* deste artigo.

§ 3º O desconto a que se refere esta Lei está condicionado à disponibilidade de assento na aeronave no momento da aquisição do bilhete.

Art. 2º O desconto de que trata o art. 1º será concedido para voos de ida e volta que tenham origem, respectivamente, na unidade federativa de residência do requerente do benefício e na de ocorrência do óbito ou de realização do sepultamento.

Parágrafo único. Deverá ser concedida a mesma redução tarifária de que trata art. 1º para voos, de ida e/ou volta, que tenham origem em unidades federativas diversas das estabelecidas no caput deste artigo, quando o beneficiário comprovar redução de gastos advinda da opção de embarque em outra localidade.

Art. 3º Para fazer jus ao desconto, não será permitido que o intervalo entre os deslocamentos de ida e volta seja superior a trinta dias ou que o voo de ida ocorra em prazo superior a três dias da data do óbito.

Art. 4º O desconto a que se refere esta Lei será concedido sobre quaisquer classes tarifárias, incluídas as promocionais, estando o beneficiário do desconto isento de cobranças de multas e/ou taxas adicionais decorrentes de remarcação de voo.

Parágrafo único. A remarcação a que se refere o caput deste artigo somente poderá ser realizada uma única vez por trecho, obedecidos os prazos estabelecidos no art. 3º desta Lei e estando condicionada à disponibilidade de assento na aeronave.

Art. 5º No ato de aquisição do bilhete de passagem aérea, o beneficiário do desconto a que se refere esta Lei deverá apresentar a seguinte documentação:

- I - cópia autenticada de seu documento oficial de identificação;
- II - comprovante de residência emitido com data não superior a três meses; e
- III - comprovante de rendimentos do mês atual ou anterior.

Art. 6º Fica a concessão do desconto condicionada à apresentação, em até quinze dias após a emissão dos bilhetes, da seguinte documentação:

- I - cópia autenticada do atestado de óbito do parente falecido; e
- II - comprovação de parentesco em até segundo grau com a pessoa falecida, por meio de cópias autenticadas de documentos oficiais de identificação.

Art. 7º A apresentação de documentos em desacordo com esta Lei obriga o beneficiário a efetuar pagamento integral da tarifa, sem prejuízo de aplicação das sanções tipificadas nos arts. 297 a 302 do Código Penal e outras previstas em lei.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto tem por finalidade a concessão de desconto de 50% (cinquenta por cento) nas aquisições de passagens aéreas nacionais que se destinem a pessoas que recebam até quatro salários mínimos e necessitem realizar viagem para velar familiares em localidade diversa no território brasileiro.

Esta iniciativa contribui com o constante processo de democratização do País, ao passo em que amplia o direito ao luto à parcela da população com maior dificuldade em adquirir passagens aéreas com urgência.

A concessão do desconto objeto deste Projeto deve-se ao aumento excessivo que incide sobre as passagens aéreas adquiridas com pouquíssima antecendência do embarque. Não raro, tais aumentos tornam-se impeditivos para que familiares que recebam informação do falecimento de um ente querido possam velá-lo em outra unidade federativa da União, haja vista a premência com que a viagem necessita ser

realizada.

Devem, na aprovação deste Projeto de Lei, ser consideradas as dimensões continentais do nosso País, que, por diversas vezes, impossibilitam o deslocamento de forma ágil, quando utilizados outros meios de transporte.

Importante destacar que este Projeto, além de possibilitar aos cidadãos estarem juntos de seus familiares em momento de extrema dor e comoção, proporcionará compensação financeira às empresas de transporte aéreo, uma vez que mais passageiros utilizarão seus serviços.

Nesse sentido, para não interferir em demasiado no mercado em que estão inseridas as companhias aéreas e para atender à parcela da população mais significativamente afetada, somente pessoas que comprovem receber até quatro salários mínimos mensais têm direito à redução tarifária proposta.

Esta limitação de renda para concessão do desconto foi estabelecida a partir do preço médio dos bilhetes emitidos por companhias aéreas que operaram em território nacional em 2015, no valor de R\$ 334,50, de acordo com relatório da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Assim, podemos deduzir a partir desse dado que o valor de uma viagem nacional de ida e volta, somadas as taxas de embarque ao valor da tarifa, custaria, em média, R\$ 700,00, aproximadamente.

Entretanto, é sabido que os valores das passagens aéreas aumentam excessivamente quando adquiridas com pouca antecedência do embarque e não têm qualquer relação com o preço médio previsto no relatório da ANAC. Por isso, estipulou-se neste Projeto de Lei que o beneficiário do desconto não tenha remuneração mensal superior a, aproximadamente, cinco vezes o valor de aquisição das passagens de ida e volta, tendo como base de cálculo o valor médio dos bilhetes de passagens aéreas emitidos em 2015.

Assim, mesmo que a passagem aérea utilizada para esta base de cálculo tenha seu valor duplicado em razão de sua aquisição próxima ao embarque, quando aplicado o desconto de 50% (cinquenta por cento) ela terá seu valor reajustado em aproximadamente R\$ 700,00 – ida e volta.

Com esse valor definido, considerar-se-ão atendidos por esta lei apenas os cidadãos que tenham mais de 20% (vinte por cento) de sua remuneração mensal afetada ao realizar a compra dos bilhetes em referência.

Ademais, ao promover justiça social e democracia, com a consequente valorização da dignidade humana, este Projeto de Lei está em plena consonância com o que dispõe a Constituição Federal de 1988.

O artigo primeiro do texto constitucional define a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos norteadores da República Federativa do Brasil. Enquanto o artigo terceiro elenca como objetivos fundamentais pátrios, dentre outros, a construção de uma sociedade livre, justa e solidária; e a promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Dessa forma, por estar plenamente de acordo com os ditames constitucionais e com

os princípios do Estado Democrático de Direito, torna-se essencial a aprovação deste Projeto de Lei, que visa beneficiar fração da população com maior dificuldade para realizar despesas não programadas, mesmo que relevantes.

O elevado valor com que bilhetes de passagens aéreas são adquiridos para voos urgentes justifica a criação deste Projeto, que tem como objetivo garantir que seja concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) nas emissões de passagens aéreas a familiares de pessoas falecidas ou sepultadas em outros estados.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação do referido Projeto de Lei

Sala das Sessões, 16 de agosto de 2017.

Dep. Carlos Andrade
PHS/RR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte lei:

CÓDIGO PENAL

PARTE ESPECIAL

(Canceladas na Parte Especial quaisquer referências a valores de multas, substituindo-se a expressão "multa de" por "multa" de acordo com o art. 2º da Lei nº 7.209, de 11/7/1984)

TÍTULO X

DOS CRIMES CONTRA A FÉ PÚBLICA

CAPÍTULO III

DA FALSIDADE DOCUMENTAL

Falsificação de documento público

Art. 297. Falsificar, no todo ou em parte, documento público, ou alterar documento público verdadeiro:

Pena - reclusão, de dois a seis anos, e multa.

§ 1º Se o agente é funcionário público, e comete o crime prevalecendo-se do cargo, aumenta-se a pena de sexta parte.

§ 2º Para os efeitos penais, equiparam-se a documento público o emanado de entidade paraestatal, o título ao portador ou transmissível por endosso, as ações de sociedade comercial, os livros mercantis e o testamento particular.

§ 3º Nas mesmas penas incorre quem insere ou faz inserir:

I - na folha de pagamento ou em documento de informações que seja destinado a fazer prova perante a previdência social, pessoa que não possua a qualidade de segurado obrigatório;

II - na Carteira de Trabalho e Previdência Social do empregado ou em documento que deva produzir efeito perante a previdência social, declaração falsa ou diversa da que deveria ter sido escrita;

III - em documento contábil ou em qualquer outro documento relacionado com as obrigações da empresa perante a previdência social, declaração falsa ou diversa da que deveria ter constado.

(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.983, de 14/7/2000)

§ 4º Nas mesmas penas incorre quem omite, nos documentos mencionados no § 3º, nome do segurado e seus dados pessoais, a remuneração, a vigência do contrato de trabalho ou de prestação de serviços. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.983, de 14/7/2000)

Falsificação de documento particular

Art. 298. Falsificar, no todo ou em parte, documento particular ou alterar documento particular verdadeiro:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa.

Falsificação de cartão

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput, equipara-se a documento particular o cartão de crédito ou débito. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.737, de 30/11/2012, publicada no DOU de 03/12/2012, em vigor 120 dias após a publicação)

Falsidade ideológica

Art. 299. Omitir, em documento público ou particular, declaração que dele devia constar, ou nele inserir ou fazer inserir declaração falsa ou diversa da que devia ser escrita, com o fim de prejudicar direito, criar, obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa, se o documento é público, e reclusão, de um a três anos, e multa, se o documento é particular.

Parágrafo único. Se o agente é funcionário público, e comete o crime prevalecendo-se do cargo, ou se a falsificação ou alteração é de assentamento de registro civil, aumenta-se a pena de sexta parte.

Falso reconhecimento de firma ou letra

Art. 300. Reconhecer, como verdadeira, no exercício de função pública, firma ou letra que o não seja:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa, se o documento é público; e de um a três anos, e multa, se o documento é particular.

Certidão ou atestado ideologicamente falso

Art. 301. Atestar ou certificar falsamente, em razão de função pública, fato ou circunstância que habilite alguém a obter cargo público, isenção de ônus ou de serviço de caráter público, ou qualquer outra vantagem:

Pena - detenção, de dois meses a um ano.

Falsidade material de atestado ou certidão

§ 1º Falsificar, no todo ou em parte, atestado ou certidão, ou alterar o teor de certidão ou de atestado verdadeiro, para prova de fato ou circunstância que habilite alguém a obter cargo público, isenção de ônus ou de serviço de caráter público, ou qualquer outra vantagem:

Pena - detenção, de três meses a dois anos.

§ 2º Se o crime é praticado com o fim de lucro, aplica-se, além da pena privativa de liberdade, a multa.

Falsidade de atestado médico

Art. 302. Dar o médico, no exercício da sua profissão, atestado falso:

Pena - detenção, de um mês a um ano.

Parágrafo único. Se o crime é cometido com o fim de lucro, aplica-se também multa.

Reprodução ou adulteração de selo ou peça filatélica

Art. 303. Reproduzir ou alterar selo ou peça filatélica que tenha valor para coleção, salvo quando a reprodução ou a alteração está visivelmente anotada na face ou no verso do selo ou peça:

Pena - detenção, de um a três anos, e multa.

Parágrafo único. Na mesma pena incorre quem, para fins de comércio, faz uso do selo ou peça filatélica.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.308, DE 2017

(Do Sr. Carlos Andrade)

Concede desconto para aquisição de passagens em transportes coletivos

rodoviários a familiares de pessoa falecida em outro ente federado.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8307/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As companhias de transporte coletivo rodoviário que operem em território nacional ficam obrigadas a conceder desconto de 50% (cinquenta por cento) em aquisições de passagens a pessoas que recebam até dois salários mínimos e necessitem realizar deslocamento a ente federativo diverso ao de sua residência para velar familiares em até segundo grau, ainda que por afinidade.

§ 1º É também aplicável o desconto a que se refere o caput deste artigo quando a pessoa falecida se tratar de cônjuge ou companheiro(a) do requerente.

§ 2º Caso o requerente seja menor de dezoito anos, maior de sessenta e cinco anos ou, em qualquer caso, necessite de auxílio para locomoção, poderá um acompanhante realizar a aquisição das passagens com as mesmas condições de desconto estabelecidas nesta Lei, dispensando-se a necessidade de limitação de renda referida no caput deste artigo.

§ 3º O desconto a que se refere esta Lei está condicionado à disponibilidade de assento no veículo no momento de aquisição da passagem.

Art. 2º A concessão do desconto de que trata o art. 1º é válida para trechos de ida e volta que tenham origem, respectivamente, no ente federativo de residência do requerente do benefício e no de ocorrência do óbito ou de realização do sepultamento.

Parágrafo único. Deverá ser concedida a mesma redução tarifária de que trata art. 1º para viagens, de ida e/ou volta, que tenham origem em entes federativos diversos dos estabelecidos no caput deste artigo, quando o beneficiário comprovar redução de gastos advinda da opção de embarque em outra localidade.

Art. 3º Para fazer jus ao desconto, não será permitido que o intervalo entre os deslocamentos de ida e volta seja superior a trinta dias ou que a viagem de ida ocorra em prazo superior a três dias da data do óbito.

Art. 4º O desconto a que se refere esta Lei será concedido sobre quaisquer classes tarifárias, incluídas as promocionais, estando o beneficiário do desconto isento da cobranças de multas e/ou taxas adicionais decorrentes de remarcação de passagem.

Parágrafo único. A remarcação a que se refere o caput deste artigo somente poderá ser realizada uma única vez por trecho, obedecidos os prazos estabelecidos no art. 3º desta Lei e estando condicionada à disponibilidade de assento no veículo.

Art. 5º No ato de aquisição da passagem, o requerente do desconto previsto nesta

Lei deverá apresentar a seguinte documentação:

- I - cópia autenticada de seu documento oficial de identificação;
- II - comprovante de residência emitido com data não superior a três meses; e
- III - comprovante de rendimentos do mês atual ou anterior.

Art. 6º Fica a concessão do desconto condicionada à apresentação, em até trinta dias após a aquisição das passagens, da seguinte documentação:

- I - cópia autenticada do atestado de óbito do parente falecido; e
- II - comprovação de parentesco em até segundo grau ou de relação conjugal com a pessoa falecida, por meio de cópias autenticadas de documentos oficiais de identificação.

Art. 7º A apresentação de documentos em desacordo com esta Lei obriga o beneficiário a efetuar pagamento integral da passagem, sem prejuízo de aplicação das sanções tipificadas nos arts. 297 a 302 do Código Penal e outras previstas em lei.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto tem por finalidade a concessão de desconto de 50% (cinquenta por cento) nas aquisições de passagens em veículos de transportes coletivos rodoviários a pessoas que recebam até dois salários mínimos e necessitem realizar viagem para velar familiares em localidade diversa no território brasileiro.

Esta iniciativa contribui com o constante processo de democratização do País, ao passo em que amplia o direito ao luto à parcela da população com menor poder aquisitivo.

Importante destacar que este Projeto, além de possibilitar aos cidadãos estarem juntos de seus familiares em momento de extrema dor e comoção, proporcionará compensação financeira às companhias de transporte rodoviário, uma vez que mais passageiros utilizarão seus serviços.

Nesse sentido, para não interferir em demasiado no mercado de transporte coletivo rodoviário e para atender à parcela da população mais significativamente afetada, somente pessoas que comprovem receber até dois salários mínimos mensais têm direito à redução tarifária proposta.

Esta limitação de renda para concessão do desconto foi estabelecida a partir do valor da passagem para se percorrer a linha de transporte coletivo terrestre mais longa em funcionamento no Brasil, de acordo com a Agência Nacional de transportes Terrestres (ANTT), que vai de Pelotas (RS) a Fortaleza (CE), no valor de R\$ 894,70 – valor verificado no site da empresa Nossa Senhora da Penha, única a operar nessa linha, no dia 6 de outubro de 2016 para viagem a ser realizada no mesmo dia.

Portanto, considerando que uma viagem de ida e volta entre essas duas cidades custaria o valor aproximado de dois salários mínimos (R\$ 1760,00), ao se estabelecer

limite de igual valor como condição necessária para concessão do desconto, considerar-se-ão atendidos por esta Lei cidadãos que tenham mais de 50% (cinquenta por cento) de sua remuneração mensal afetada ao se aplicar o desconto, levando-se em conta uma viagem de ida e volta realizada na linha de transporte coletivo terrestre mais longa em funcionamento no Brasil.

Ademais, ao promover justiça social e democracia, com a conseqüente valorização da dignidade humana, este Projeto de Lei está em plena consonância com o que dispõe a Constituição Federal de 1988.

O artigo primeiro do texto constitucional define a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos norteadores da República Federativa do Brasil. Enquanto o artigo terceiro elenca como objetivos fundamentais pátrios, dentre outros, a construção de uma sociedade livre, justa e solidária; e a promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Dessa forma, por estar plenamente de acordo com os ditames constitucionais e com os princípios do Estado Democrático de Direito, torna-se essencial a aprovação deste Projeto de Lei, que visa beneficiar fração da população com maior dificuldade para realizar despesas não programadas, mesmo que relevantes.

Justifica-se, assim, a criação deste Projeto, que tem como objetivo garantir que seja concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) nas aquisições de passagens em transportes coletivos rodoviários a familiares de pessoa falecida ou sepultada em ente federativo diverso ao da residência do requerente.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação do referido Projeto de Lei

Sala das Sessões, 16 de agosto de 2017.

Dep. Carlos Andrade
PHS/RR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte lei:

CÓDIGO PENAL

.....

PARTE ESPECIAL

(Canceladas na Parte Especial quaisquer referências a valores de multas, substituindo-se a expressão "multa de" por "multa" de acordo com o art. 2º da Lei nº 7.209, de 11/7/1984)

TÍTULO X
DOS CRIMES CONTRA A FÉ PÚBLICA

CAPÍTULO III
DA FALSIDADE DOCUMENTAL

Falsificação de documento público

Art. 297. Falsificar, no todo ou em parte, documento público, ou alterar documento público verdadeiro:

Pena - reclusão, de dois a seis anos, e multa.

§ 1º Se o agente é funcionário público, e comete o crime prevalecendo-se do cargo, aumenta-se a pena de sexta parte.

§ 2º Para os efeitos penais, equiparam-se a documento público o emanado de entidade paraestatal, o título ao portador ou transmissível por endosso, as ações de sociedade comercial, os livros mercantis e o testamento particular.

§ 3º Nas mesmas penas incorre quem insere ou faz inserir:

I - na folha de pagamento ou em documento de informações que seja destinado a fazer prova perante a previdência social, pessoa que não possua a qualidade de segurado obrigatório;

II - na Carteira de Trabalho e Previdência Social do empregado ou em documento que deva produzir efeito perante a previdência social, declaração falsa ou diversa da que deveria ter sido escrita;

III - em documento contábil ou em qualquer outro documento relacionado com as obrigações da empresa perante a previdência social, declaração falsa ou diversa da que deveria ter constado.

(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.983, de 14/7/2000)

§ 4º Nas mesmas penas incorre quem omite, nos documentos mencionados no § 3º, nome do segurado e seus dados pessoais, a remuneração, a vigência do contrato de trabalho ou de prestação de serviços. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.983, de 14/7/2000)

Falsificação de documento particular

Art. 298. Falsificar, no todo ou em parte, documento particular ou alterar documento particular verdadeiro:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa.

Falsificação de cartão

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput, equipara-se a documento particular o cartão de crédito ou débito. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.737, de 30/11/2012, publicada no DOU de 03/12/2012, em vigor 120 dias após a publicação)

Falsidade ideológica

Art. 299. Omitir, em documento público ou particular, declaração que dele devia constar, ou nele inserir ou fazer inserir declaração falsa ou diversa da que devia ser escrita, com o fim de prejudicar direito, criar, obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa, se o documento é público, e reclusão, de um a três anos, e multa, se o documento é particular.

Parágrafo único. Se o agente é funcionário público, e comete o crime prevalecendo-se do cargo, ou se a falsificação ou alteração é de assentamento de registro civil, aumenta-se a pena de sexta parte.

Falso reconhecimento de firma ou letra

Art. 300. Reconhecer, como verdadeira, no exercício de função pública, firma ou letra que o não seja:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa, se o documento é público; e de um a três anos, e multa, se o documento é particular.

Certidão ou atestado ideologicamente falso

Art. 301 Atestar ou certificar falsamente, em razão de função pública, fato ou circunstância que habilite alguém a obter cargo público, isenção de ônus ou de serviço de caráter público, ou qualquer outra vantagem:

Pena - detenção, de dois meses a um ano.

Falsidade material de atestado ou certidão

§ 1º Falsificar, no todo ou em parte, atestado ou certidão, ou alterar o teor de certidão ou de atestado verdadeiro, para prova de fato ou circunstância que habilite alguém a obter cargo público, isenção de ônus ou de serviço de caráter público, ou qualquer outra vantagem:

Pena - detenção, de três meses a dois anos.

§ 2º Se o crime é praticado com o fim de lucro, aplica-se, além da pena privativa de liberdade, a multa.

Falsidade de atestado médico

Art. 302. Dar o médico, no exercício da sua profissão, atestado falso:

Pena - detenção, de um mês a um ano.

Parágrafo único. Se o crime é cometido com o fim de lucro, aplica-se também multa.

Reprodução ou adulteração de selo ou peça filatélica

Art. 303. Reproduzir ou alterar selo ou peça filatélica que tenha valor para coleção, salvo quando a reprodução ou a alteração está visivelmente anotada na face ou no verso do selo ou peça:

Pena - detenção, de um a três anos, e multa.

Parágrafo único. Na mesma pena incorre quem, para fins de comércio, faz uso do selo ou peça filatélica.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.375, DE 2017

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Dispõe sobre a isenção da tarifa de ônibus locais, intermunicipais e interestaduais a professores da rede pública.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-649/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei regula a isenção de tarifa de ônibus locais, intermunicipais e interestaduais a professores da rede pública.

Art. 2º. Os professores da rede pública de ensino, devidamente credenciados, são isentos das tarifas de transporte público no itinerário compreendido entre o domicílio do professor até a instituição de ensino que leciona.

Art. 3º. As viagens interestaduais somente serão para professores que lecionam ou para realização de cursos de capacitação em outro Estado ou Município, com prévia autorização da instituição de ensino, e limitado a 2 (duas) poltronas por ônibus.

Art. 4º. Aplica-se essa legislação aos professores regularmente registrados e ativos da rede pública de ensino.

Art. 5º. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa isentar os professores da rede pública de ensino do pagamento da tarifa de locomoção de ônibus locais, intermunicipais e interestaduais para lecionar ou para cursos de capacitação em outros Estados.

A importância desse projeto de lei, é fundamental para incentivar os educadores dos diversos centros de ensino de todo o País, e demonstrar a necessidade desses profissionais para o futuro do crescimento e qualidade de vida das nossas crianças.

A educação deve ser tratada com prioridade pelo poder público, e temos os professores como elementos essenciais e indispensáveis para formação de um sistema educacional de qualidade. Assim, vislumbramos na proposta uma formação de incentivo econômico aqueles professores que ainda toleram um salário incompatível com sua importante função.

Toda pessoa já teve, pelo menos, um Professor, alguém que lhe tenha ensinado a arte de viver ou a de fazer algo. Figura muito respeitada em outros tempos, perdeu seu valor com o passar dos anos. Os pretendentes a exercer a docência ficaram desmotivados com a desvalorização generalizada que acometeu essa função.

Ensinar é uma das atividades mais nobres a ser desempenhada pelo ser humano. Aqueles que se dedicam a incorporar essa notável incumbência herdam um tesouro eterno e absolutamente glorioso. Desta forma, todo educador é dotado de qualidades extraordinárias que o fazem ser majestoso, criativo, único e poderosamente transformador, porquanto é capaz de influenciar positivamente os outros e elevar essas vidas para um patamar colossalmente íncrito. Usando palavras trocadas, o professor exerce uma tarefa muito importante diante da sociedade por lidar com a formação de seus pares, fazendo com que eles evoluam significativamente por intermédio de ações assertivas, sábias e tipicamente planejadas.

Acontece que o transporte para essa classe de trabalhadores pesa bastante no orçamento, pois precisam deslocar-se para diferentes escolas quase sempre no mesmo dia, nas áreas urbanas e rurais.

Uma etapa para auxiliar e incentivar os profissionais da educação do Brasil, seria, então, permitir que os professores da rede pública de ensino possam ser autorizados a realizar viagens gratuitamente nos ônibus locais, e intermunicipais, bem como nos interestaduais para lecionar ou realizar capacitação em cursos oferecidos em outros Estados.

Dessa forma, se faz tão importante isentar os profissionais da educação para se locomover no transporte público, como uma forma de incentivo pelo ilustre trabalho que desempenham.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 23 de agosto de 2017.

Deputada **MARIANA CARVALHO**
PSDB/RO

PROJETO DE LEI N.º 8.496, DE 2017

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Dispõe sobre alteração do CAPÍTULO X da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 com aplicação de sanção penal ao empregado ou proprietário de empresa de transporte coletivo que negar a pessoa com mais de sessenta anos acesso gratuito a veículo utilizado para realizar transporte coletivo urbano, bem como aos que, incluídos naquelas categorias, praticarem ato de gestão com essa finalidade, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8009/2017.

O congresso Nacional decreta:

Art. 1º O CAPÍTULO X - Do Transporte da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a ter a seguinte redação.

“Art. 39. Aos maiores de 60 (sessenta) 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 15% (quinze por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

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

I – a reserva de 4 (vagas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 4 (quatro) 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 4 (quatro) salários-mínimos.

§ 1º caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II.

§ 2º para os fins da concessão dos benefícios previstos no caput, considera-se sistema de transporte coletivo interestadual aquele integrado pelos modos rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo.

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 10% (dez por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.

Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

§ 1º Constitui crime negar à pessoa maior de sessenta anos, provada a condição mediante documento revestido de fé pública, acesso gratuito a veículo utilizado em transporte coletivo, bem como a prática de ato de gestão revestido dessa finalidade.

Pena- detenção, de 02 (dois) anos a 05 (cinco) anos.

§ 2º Podem constituir-se em sujeitos ativos da conduta a que se refere o caput os empregados das empresas responsáveis pela prestação de serviço de transporte urbano, seus respectivos proprietários e aqueles que, a qualquer outro título, a elas se vinculam.

§ 3º No prazo de três meses, a contar da data de publicação desta lei, as empresas responsáveis pela prestação de serviço de transporte coletivo afixarão, na parte externa dos seus veículos voltados à realização de sua atividade finalística, aviso destinado a alertar aos usuários acerca da gratuidade do transporte de pessoas com mais de sessenta anos.

I - o descumprimento da determinação contida no caput deste artigo acarreta na aplicação de multa correspondente a R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por cada veículo em situação irregular.

II - aplicam-se ao valor a que se refere o inciso I os índices de correção legalmente autorizados, a contar da data de publicação desta lei” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.

Art. 3º Revoga-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Quando a Constituinte estabeleceu o princípio de avanço social, deu um passo de grande importância para a criação do Estatuto do Idoso em 2003. Um dos tópicos de importância singular da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 é o CAPÍTULO X que trata do transporte, ocorre que, embora a lei não limite a concessão do benefício a nenhuma modalidade específica de transporte, o recurso à designação genérica “transporte coletivo interestadual” adotada na lei ensejou o Decreto nº 5.934, de 2006, que disciplina a matéria, a restringir sua abrangência ao “veículo, comboio ferroviário ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros”.

Erroneamente 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.

Trata-se, porém, 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.

Outro ponto que esta propositura vem corrigir é a má vontade de parte das empresas em cumprir e dar a devida publicidade do diploma legal por questões econômica deixando os nossos idosos em um limbo social.

Diante do exposto, proponho esta nova redação em defesa de uma sociedade mais justa para com aqueles que tanto trabalharão eliminando a imprecisão quanto às modalidades transporte coletivo alcançadas, permitindo aos idosos usufruir o direito à gratuidade no transporte aéreo que lhes foi assegurado por lei.

Sendo assim, apresento a presente proposição legislativa e pugno pelo apoio de meus nobres pares na sua aprovação.

Sala das sessões, em 05 de setembro de 2017.

Heuler Cruvinel
Deputado Federal

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.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013](#))

TÍTULO III DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

I - por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;

II - por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;

III - em razão de sua condição pessoal.

CAPÍTULO II DAS MEDIDAS ESPECÍFICAS DE PROTEÇÃO

Art. 44. As medidas de proteção ao idoso previstas nesta Lei poderão ser aplicadas, isolada ou cumulativamente, e levarão em conta os fins sociais a que se destinam e o fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários.

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.539, DE 2017

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Dispõem sobre a obrigatoriedade de todos os assentos do transporte coletivo ser preferenciais e da outras providencias.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3602/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todos os assentos dos veículos do transporte coletivo urbano, metropolitano e rural, passam a serem preferenciais a idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, mulheres grávidas, mulheres com crianças de colo e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

§ 1º Às pessoas com obesidade mórbida cuja condição física as impeça de ocupar confortavelmente um único assento serão obrigatoriamente lhe garantido 2 (dois) assentos contíguos.

§ 2º Na ausência de usuários preferenciais indicados no caput deste artigo, os assentos serão livres para utilização dos demais usuários.

Art. 2º As empresas deverão afixar avisos nos veículos, informando sobre esta Lei.

Art. 3º As empresas que não fazem cumprir a presente Lei será multada em dez salários mínimos por ocorrência.

Art. 4º Esta lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação.

Art. 5º Revogam as disposições em contrario.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto Lei visa garantir aos idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, mulheres grávidas, mulheres com crianças de colo e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, os assentos dos veículos do transporte coletivo urbano, metropolitano e rural.

A atual realidade de pequena parcela dos assentos dos veículos do transporte coletivo urbano, metropolitano e rural não ser o suficiente, ocorrendo uma explosão de

propositura legislativa municipais, estaduais e distrital, desta forma faz-se necessário um diploma federal para normatizar a necessidade em tela.

Infelizmente a exemplo do estatuto do idoso somos obrigado a positivar tal medida para garantir a presteza da educação e da compaixão humana, diante das dificuldades dos outros, buscando a harmonia em sociedade.

Diante do exposto, peço apoio dos nobres Parlamentares desta Casa para a aprovação deste projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 12 de setembro de 2017.

Deputado Federal HEULER CRUVINEL

PROJETO DE LEI N.º 8.736, DE 2017 (Do Sr. Diego Garcia)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, (Estatuto do Idoso), para dispor sobre a aplicação da gratuidade e do desconto nas passagens de idosos em todos os serviços ativos do sistema de transporte coletivo interestadual.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7576/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, (Estatuto do Idoso), para dispor sobre a aplicação da gratuidade e do desconto nas passagens já assegurados aos idosos em todos os serviços ativos do sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º O *caput* do 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 para os veículos em operação de todos os tipos de serviço ofertados, nos termos da legislação específica:

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, assegura, em seu art. 40, para os idosos com renda igual ou inferior a dois salários mínimos, a reserva de duas vagas gratuitas por veículo e o desconto mínimo de 50%

para os assentos que excederam essas duas vagas.

Na regulamentação da Lei, o Decreto nº 5.934, de 18 de outubro 2006, restringe a aplicação da norma somente ao serviço convencional das modalidades de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Essa restrição resulta em prejuízos aos idosos, que se acham impedidos de usufruir do benefício em toda sua abrangência.

Com o propósito de corrigir a forma atual de aplicação dos benefícios referidos já concedidos pelo Estatuto do Idoso, apresentamos este projeto de lei, que traz referência expressa de aplicação da norma aos veículos em operação de todos os tipos de serviços ofertados à população. Como exemplo, podemos citar, no transporte rodoviário, os serviços: convencional, semileito, leito e executivo.

Mostra-se inegável o alcance social desta medida, razão pela qual contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 02 de outubro de 2017.

Deputado DIEGO GARCIA

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.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013\)](#)

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.

PROJETO DE LEI N.º 8.768, DE 2017 (Da Sra. Renata Abreu)

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de

atendimento às pessoas que especifica, para dispor sobre a preferência dos assentos no transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8539/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os arts. 1º, 3º e 6º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, para dispor sobre a preferência dos assentos no transporte coletivo.

Art. 2º A Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – O art. 1º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º As pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.” (NR)

II – O art. 3º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º As empresas de transporte público coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, obesos, pessoas com deficiência e pessoas com crianças de colo, à exceção das empresas de transporte urbano e de caráter urbano, em cujos veículos todos os assentos serão preferenciais às essas pessoas.

§ 1º As empresas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ficam obrigadas a divulgar em locais de fácil visualização de terminais, estações e interior dos veículos, a seguinte mensagem:

“Por força de lei federal, todos os assentos dos veículos de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano são de uso preferencial de idosos, gestantes, lactantes, obesos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e pessoas com criança de colo”.

§ 2º A mensagem de que trata o § 1º deve ser divulgada nos meios eletrônicos utilizados nos veículos (monitores, painéis eletrônicos, televisores e sistemas de áudio).

§ 3º Os assentos devem observar os requisitos técnicos de dimensões, sinalização e identificação especificadas pela legislação vigente e pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

III – O inciso II do art. 6º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 6º

.....

II - no caso de empresas de transporte público coletivo, a multa de R\$ 500,00 (quinhentos

reais) a R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículo sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º;

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O respeito aos mais velhos, gestantes e pessoas com deficiência traduzem a educação recebida em casa, em condutas de deferência que podem abranger obesos, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

A expectativa de que tais condutas possam ser replicadas motivou a apresentação deste projeto de lei, o qual prevê a cessão aos segmentos assinalados de assento nos veículos em operação nas cidades e entre diferentes Municípios situados ou não em um mesmo Estado, que abrangem o transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, nos quais pode-se transportar o passageiro em pé.

O caráter educativo do PL fundamenta a ideia de tornar o conjunto dos assentos dos veículos de transporte público coletivo preferenciais às categorias referidas, de tal modo que não reste nenhum dos contemplados viajando em pé, enquanto algum dos demais usuários esteja sentado.

Desse modo, o benefício de alguns pressupõe a gentileza de muitos, no pleno exercício de cidadania, a contemplar segmentos vulneráveis da população.

Nos trechos intermunicipais e interestaduais, em que os usuários devem viajar sentados, mantivemos a reserva identificada dos assentos, nos moldes do texto em vigor da Lei nº 10.048, de 2000, com a ressalva de termos acrescido as pessoas com mobilidade reduzida entre os contemplados no projeto de lei. De acordo com o art. 5º, § 1º, II, do Decreto nº 5.296, de 2004, que regulamenta a norma referida, esse segmento abrange as pessoas com dificuldade de locomoção permanente ou temporária, que resulte em redução da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

As providências necessárias à aplicação da lei que se originar deste PL deverão ser tomadas dentro do prazo de sessenta dias previsto para a sua entrada em vigor.

Frente o alcance social da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 04 de outubro de 2017.

Deputada RENATA ABREU
PODEMOS / SP

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 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000

Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º As pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

Art. 2º As repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas a que se refere o art. 1º.

Parágrafo único. É assegurada, em todas as instituições financeiras, a prioridade de atendimento às pessoas mencionadas no art. 1º.

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 4º Os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, terão normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação, baixadas pela autoridade competente, destinada a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 6º A infração ao disposto nesta Lei sujeitará os responsáveis:

I - no caso de servidor ou de chefia responsável pela repartição pública, às penalidades previstas na legislação específica.

II - no caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa de R\$500,00 (quinhentos reais) a R\$2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículos sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º.

III - no caso das instituições financeiras, às penalidades previstas no art. 44, incisos I, II e III, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Parágrafo único. As penalidades de que trata este artigo serão elevadas ao dobro, em caso de reincidência.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de novembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Alcides Lopes Tápias

Martus Tavares

DECRETO Nº 5.296, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004

Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e 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,
DECRETA :

.....
CAPÍTULO II
DO ATENDIMENTO PRIORITÁRIO

Art. 5º Os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras deverão dispensar atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 1º Considera-se, para os efeitos deste Decreto:

I - pessoa portadora de deficiência, além daquelas previstas na Lei nº 10.690, de 16 de junho de 2003, a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

d) deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

1. comunicação;
2. cuidado pessoal;
3. habilidades sociais;
4. utilização dos recursos da comunidade;
5. saúde e segurança;
6. habilidades acadêmicas;
7. lazer; e
8. trabalho;

e) deficiência múltipla - associação de duas ou mais deficiências; e

II - pessoa com mobilidade reduzida, aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

§ 2º O disposto no caput aplica-se, ainda, às pessoas com idade igual ou superior a sessenta

anos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo.

§ 3º O acesso prioritário às edificações e serviços das instituições financeiras deve seguir os preceitos estabelecidos neste Decreto e nas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, no que não conflitem com a Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, observando, ainda, a Resolução do Conselho Monetário Nacional nº 2.878, de 26 de julho de 2001.

Art. 6º O atendimento prioritário compreende tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas de que trata o art. 5º.

§ 1º O tratamento diferenciado inclui, dentre outros:

I - assentos de uso preferencial sinalizados, espaços e instalações acessíveis;

II - mobiliário de recepção e atendimento obrigatoriamente adaptado à altura e à condição física de pessoas em cadeira de rodas, conforme estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT;

III - serviços de atendimento para pessoas com deficiência auditiva, prestado por intérpretes ou pessoas capacitadas em Língua Brasileira de Sinais - LIBRAS e no trato com aquelas que não se comuniquem em LIBRAS, e para pessoas surdocegas, prestado por guias-intérpretes ou pessoas capacitadas neste tipo de atendimento;

IV - pessoal capacitado para prestar atendimento às pessoas com deficiência visual, mental e múltipla, bem como às pessoas idosas;

V - disponibilidade de área especial para embarque e desembarque de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

VI - sinalização ambiental para orientação das pessoas referidas no art. 5º;

VII - divulgação, em lugar visível, do direito de atendimento prioritário das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

VIII - admissão de entrada e permanência de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento junto de pessoa portadora de deficiência ou de treinador nos locais dispostos no caput do art. 5º, bem como nas demais edificações de uso público e naquelas de uso coletivo, mediante apresentação da carteira de vacina atualizada do animal; e

IX - a existência de local de atendimento específico para as pessoas referidas no art. 5º.

§ 2º Entende-se por imediato o atendimento prestado às pessoas referidas no art. 5º, antes de qualquer outra, depois de concluído o atendimento que estiver em andamento, observado o disposto no inciso I do parágrafo único do art. 3º da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso).

§ 3º Nos serviços de emergência dos estabelecimentos públicos e privados de atendimento à saúde, a prioridade conferida por este Decreto fica condicionada à avaliação médica em face da gravidade dos casos a atender.

§ 4º Os órgãos, empresas e instituições referidos no caput do art. 5º devem possuir, pelo menos, um telefone de atendimento adaptado para comunicação com e por pessoas portadoras de deficiência auditiva.

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.888, DE 2017 (Da Sra. Dâmina Pereira)

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, para dispor sobre prioridade e preferência de assentos no transporte público coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8539/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, para dispor sobre prioridade e preferência de assentos no transporte público coletivo.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º As pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.” (NR)

Art. 3º O art. 3º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 3º As empresas de transporte público coletivo intermunicipal e interestadual de passageiros reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e pessoas com crianças de colo.” (NR)

Art. 4º Acrescente-se o seguinte art. 3º-A à Lei nº 10.048, de 2000:

Art. 3º-A Todos os assentos dos veículos de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros serão preferências para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, idosos, gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos.

Parágrafo único. As empresas operadoras do transporte deverão divulgar o benefício previsto no *caput* em terminais, estações e veículos, por meio de avisos em mídia eletrônica ou impressa, na forma de cartaz, *banner* ou peça similar.” (NR)

Art. 5º O inciso II do art. 6º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 6º

.....

II – no caso de empresas operadoras de serviço público de transporte coletivo, a multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículo sem as condições previstas nos arts. 3º, 3º-A e 5º;

.....” (NR)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Ao contrário da reserva de assento identificado, sempre limitada, a previsão de

preferência abrangendo todos os assentos nos veículos de transporte público coletivo em circulação nas cidades ou entre cidades conurbadas de municípios vizinhos assegura o pleno atendimento aos segmentos da população contemplados pela Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que trata da prioridade de atendimento para as pessoas que especifica. São elas: pessoas com deficiência, idosos com idade igual ou superior a sessenta anos, gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos.

Embora limitada, a reserva de assentos identificados presta-se aos serviços de transporte público coletivo intermunicipais e interestaduais, que não realizam viagens com passageiros em pé.

Por sua vez, os assentos preferenciais devem ser adotados nos veículos de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, cujos usuários podem viajar em pé. Assim, a cessão de assento mostra inegável exercício de cidadania, pelo reconhecimento da vulnerabilidade que envolve os beneficiários assinalados, quanto à impedimentos de locomoção, suscetibilidades de desempenho sensorial e de interação social, que devem ser compensadas mediante a garantia de viagens realizadas de modo seguro, em assentos preferenciais.

A renúncia ao assento enquadra-se no âmbito do comportamento altruísta de inegável civilidade, que redundará na harmonia das relações sociais.

Vale ressaltar, que o prazo de sessenta dias para a entrada em vigor da lei que se originar deste PL foi previsto para a tomada das providências que o cumprimento da norma exige.

Diante do alcance social da medida, contamos com o apoio dos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 18 de outubro de 2017

Deputada DÂMINA PEREIRA

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 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000

Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º As pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)*](#)

Art. 2º As repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos estão obrigadas

a dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas a que se refere o art. 1º.

Parágrafo único. É assegurada, em todas as instituições financeiras, a prioridade de atendimento às pessoas mencionadas no art. 1º.

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 4º Os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, terão normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação, baixadas pela autoridade competente, destinada a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 6º A infração ao disposto nesta Lei sujeitará os responsáveis:

I - no caso de servidor ou de chefia responsável pela repartição pública, às penalidades previstas na legislação específica.

II - no caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa de R\$500,00 (quinhentos reais) a R\$2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículos sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º.

III - no caso das instituições financeiras, às penalidades previstas no art. 44, incisos I, II e III, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Parágrafo único. As penalidades de que trata este artigo serão elevadas ao dobro, em caso de reincidência.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de novembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Alcides Lopes Tápias

Martus Tavares

PROJETO DE LEI N.º 8.914, DE 2017 (Do Sr. Rômulo Gouveia)

Altera a Lei nº 10.741, de 2003, para dispor sobre a prestação de ajuda ao idoso nos procedimentos de entrega e restituição de bagagem.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-8009/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta artigo à Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que “*Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências*”, para determinar que o transportador preste ajuda ao idoso nos procedimentos de entrega e de restituição de bagagem.

Art. 2º A Lei nº 10.741, de 2003, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 42-A. O transportador tem a obrigação de prestar ajuda ao idoso nos procedimentos de entrega e de restituição de bagagem.”

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

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Constituição, a família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

O dever de amparar, obviamente, não é algo que se esgote com a tomada de certas medidas protetivas e a aprovação de certas leis. Como não é fácil perscrutar as dificuldades práticas e preconceitos que atingem as pessoas idosas, em sua inteira extensão, amiúde devem-se analisar casos concretos e buscar promover avanços que diminuam os problemas enfrentados por tão nobre segmento da sociedade.

Um deles – muito embora diminuto perto de obstáculos como o abandono, à falta de assistência à saúde ou o desrespeito – é o da negligência de transportadores com as pessoas idosas na oportunidade dos procedimentos de entrega e de restituição de bagagem. Não raro, idosos dependem da ajuda de terceiros para manusear malas ou pacotes nas viagens que empreendem, pois já lhes costumam faltar a força e higidez de outrora. No caso do transporte, serviço pelo qual pagam regamente, não faz nenhum sentido que dependam dos humores do transportador para receber auxílio no manuseio da bagagem. É preciso que a lei preveja a obrigatoriedade da prestação desse tipo de ajuda, sem que nem mesmo se exija do idoso solicitação antecipada, ao transportador, nesse sentido.

Nos balcões de check-in e esteiras de bagagem nos aeroportos, nos terminais de ônibus, no embarque e desembarque em táxis e congêneres, nos terminais aquaviários, enfim, em qualquer situação na qual o idoso possa ter de manusear bagagem, deve estar patente para aquele que presta o serviço

de transporte que tem, também, o dever de ajudá-lo nessa tarefa.

Trata-se quase de uma obviedade o que se pede aqui, mas, em época na qual condutas antissociais prosperam, abrir mão da lei como veículo de preservação de direitos e garantias é luxo insensato.

Assim, solicito o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 24 de outubro de 2017.

Deputado **RÔMULO GOUVEIA**
PSD/PB

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. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013](#))

TÍTULO III
DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

I - por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;

II - por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;

III - em razão de sua condição pessoal.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 9.131, DE 2017

(Da Comissão de Legislação Participativa)

Sugestão nº 198/2010

Dispõe sobre a concessão de meia-passagem a estudantes e professores em sistemas de transporte coletivo ferroviário administrados por operadoras vinculadas à União.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-649/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a concessão de meia-passagem a estudantes e professores nos sistemas de transporte público coletivo ferroviário intermunicipal de caráter urbano, na forma do art. 4º, XI, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, administrados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb).

Art. 2º Fica assegurado a estudantes e professores o pagamento de meia-passagem nos sistemas de transporte público coletivo ferroviário intermunicipal de caráter urbano administrados pela CBTU e pela Trensurb.

Parágrafo único. O benefício a que se refere o *caput* será concedido a alunos regularmente matriculados em cursos reconhecidos pelo respectivo órgão responsável do sistema de ensino, e a seus professores, nos seguintes níveis e modalidade:

I – ensino fundamental e médio;

II – ensino médio técnico;

III – ensino superior.

Art. 3º Regulamento disporá sobre o modo de usufruto do benefício de que trata esta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 22 de novembro de 2017.

Deputada **FLÁVIA MORAIS**

Presidente

SUGESTÃO N.º 198, DE 2010

(Da Associação Artecultura para Paz Isaura Maia)

Sugere Projeto de Lei para dispor sobre a concessão de meia-passagem a estudantes e professores em sistemas ferroviários administrados por operadoras vinculadas à União.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA**I - RELATÓRIO**

A presente Sugestão traz para análise desta Comissão de Legislação Participativa minuta de projeto de lei encaminhada pela Associação Artecultura para Paz Isaura Maia (AAPPIM), o qual pretende conceder meia-passagem a estudantes e professores em sistemas ferroviários urbanos administrados por operadoras vinculadas à União. Atualmente, acham-se em operação a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb).

De acordo com a proposta, o benefício da meia-passagem deverá ser concedido a professores e alunos regularmente matriculados em cursos reconhecidos pelo Ministério da Educação, dentro da seguinte previsão:

- ensino fundamental e médio, regular e supletivo, na modalidade presencial;
- ensino fundamental e médio, supletivo, na modalidade de frequência flexível;
- cursos técnicos e profissionalizantes;
- cursos pré-vestibulares e de ensino superior.

O texto da Sugestão remete para regulamento a forma pela qual se dará o usufruto do benefício que pretende instituir e prevê um prazo de noventa dias para a entrada em vigor da lei que vier a se originar da minuta apresentada.

Para justificar sua proposta, a AAPPIM argumenta que o benefício se faz necessário porque as leis municipais e estaduais que concedem meia-passagem a estudantes e professores não alcançam o sistema ferroviário administrado pela União.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, constatamos que a Sugestão apresentada cumpre as exigências do Regulamento Interno da Comissão de Legislação Participativa, quanto às exigências formais assinaladas em seu art. 2º, quais sejam o cadastro e o registro em cartório da entidade, como também o atestado de funcionamento com a menção aos nomes dos membros da diretoria.

Remanescentes da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), as malhas ferroviárias de transporte de passageiros situadas em dez regiões metropolitanas passaram à alçada da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) criada pelo Decreto-Lei nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984. Tendo como atributo repassar a gestão dos serviços aos respectivos Estados, a CBTU foi bem-sucedida em relação à

São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza. No entanto, Belo Horizonte, Maceió, João Pessoa, Recife e Natal ainda continuam sob a responsabilidade dessa sociedade de economia mista, que se acha vinculada ao Ministério das Cidades por força do Decreto nº 4.566, de 1º de janeiro de 2003.

Outro trecho metropolitano de transporte ferroviário de passageiros engloba a Região Metropolitana de Porto Alegre, que é gerida pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb), criada em abril de 1980, pelo Decreto nº 84.640. Vinculada ao Ministério dos Transportes, a empresa migrou para o Ministério das Cidades juntamente com a CBTU.

Essas as razões da gestão federal sobre sistemas de transporte coletivo intermunicipal, os quais são da competência dos Estados, conforme preceitua o art. 25, § 1º da Constituição Federal.

A configuração apresentada estabelece condições para acatarmos o benefício proposto na sugestão em apreço, qual seja o desconto de cinquenta por cento nas passagens de estudantes e professores, que se traduz como complemento de renda significativa para as categorias contempladas. Afinal, os estudantes que se deslocam de trem deixam de ser beneficiados com desconto similar assegurado por normas municipais ou estaduais, em razão da presença da União na operação metropolitana do modal.

Do ponto de vista formal, o PL merece correções para adequá-lo às premissas legais nos campos do transporte e da educação. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, traz, no inciso XI do art. 4º, o conceito de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano como sendo o serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos. Por abranger o âmbito metropolitano dos trens urbanos, esse tipo de transporte é objeto do PL em apreço. No campo do ensino, o reconhecimento dos cursos é subdividido por nível e pertencimento entre os Entes federados. Cabe aos Municípios e Estados, a responsabilidade sobre o ensino fundamental. O ensino médio, incluindo os cursos técnicos, cabe aos Estados e o ensino superior aos Estados e à União. O pré-vestibular não é reconhecido.

Assim, com fundamento no art. 254 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e no art. 6º do Regulamento Interno desta Comissão, votamos pela APROVAÇÃO da Sugestão nº 198, de 2010, enviada pela AAPPIM, nos termos do projeto de lei anexo.

Sala da Comissão, em 18 de outubro de 2017.

Deputado ANDRÉ AMARAL
Relator

PROJETO DE LEI Nº , DE 2017**(DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA)**

Dispõe sobre a concessão de meia-passagem a estudantes e professores em sistemas de transporte coletivo ferroviário administrados por operadoras vinculadas à União.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a concessão de meia-passagem a estudantes e professores nos sistemas de transporte público coletivo ferroviário intermunicipal de caráter urbano, na forma do art. 4º, XI, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, administrados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb).

Art. 2º Fica assegurado a estudantes e professores o pagamento de meia-passagem nos sistemas de transporte público coletivo ferroviário intermunicipal de caráter urbano administrados pela CBTU e pela Trensurb.

Parágrafo único. O benefício a que se refere o *caput* será concedido a alunos regularmente matriculados em cursos reconhecidos pelo respectivo órgão responsável do sistema de ensino, e a seus professores, nos seguintes níveis e modalidade:

I – ensino fundamental e médio;

II – ensino médio técnico;

III – ensino superior.

Art. 3º Regulamento disporá sobre o modo de usufruto do benefício de que trata esta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 18 de outubro de 2017.

Deputado ANDRÉ AMARAL

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Legislação Participativa, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou a Sugestão nº 198/2010, na forma do Projeto de Lei apresentado no Parecer do Relator, Deputado André Amaral.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Flávia Moraes - Presidente, Chico Lopes e Ronaldo Lessa - Vice-Presidentes, Benedita da Silva, Celso Jacob, Félix Mendonça Júnior, Janete Capiberibe, Leandre, Lincoln Portela, Luiza Erundina, Subtenente Gonzaga, Zé Augusto Nalin, André Amaral, Assis

Melo, Carlos Henrique Gaguim e Luiz Couto.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputada FLÁVIA MORAIS
Presidente

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 9.452, DE 2017

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Dispõe sobre a preferência de idosos, mulheres grávidas ou com criança de colo e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nos assentos do transporte coletivo

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8539/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei estabelece que todos os assentos dos veículos do transporte coletivo público, do transporte metroviário e do transporte ferroviário passam a ser preferenciais a idosos com idade igual ou superior a 60 anos, mulheres grávidas, mulheres com crianças de colo e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 2º. Ficam todos os assentos dos veículos do transporte coletivo público, do transporte metroviário e do transporte ferroviário passam a ser preferenciais a idosos com idade igual ou superior a 60 anos, mulheres grávidas, mulheres com crianças de colo e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 3º. Os avisos devem ser fixados ao longo dos veículos, em locais de fácil visualização dos usuários dos transportes coletivos, contendo as instruções sobre os assentos, que são todos preferenciais.

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa priorizar os assentos do transporte coletivo aos idosos, mulheres grávidas ou com criança de colo e pessoas com deficiência ou

mobilidade reduzida.

O fato de existirem assentos preferenciais devidamente identificados no transporte coletivo público leva muitas das pessoas a não cederem os demais assentos para uma pessoa com deficiência, idosa ou qualquer outro motivo que torne a sua viagem precária e dificultosa.

Dessa forma, é importante salientar, que os assentos preferenciais nem sempre atendem à demanda, e por isso, com esta proposta queremos reforçar o exercício da cidadania e do respeito ao próximo.

Ademais, nenhuma dessas demandas proporciona custos adicionais às empresas, e nem geram dificuldades aos passageiros. Pois proporciona a garantia da locomoção e desempenho para a segurança desses passageiros.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 20 de dezembro de 2017.

Deputada **MARIANA CARVALHO**
PSDB/RO

PROJETO DE LEI N.º 9.453, DE 2017

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Dispõe sobre a flexibilização das passagens no transporte coletivo para parentes de falecidos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8308/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei obriga as companhias de transportes coletivos interestaduais aéreas, terrestres, marítimas e ferroviárias a realizar desconto de 30% (trinta por cento) nas passagens, nos casos de falecimento de parentes de até o 2º grau, no período máximo de 10 dias a contar da data do falecimento, mediante a apresentação da certidão de óbito.

Art. 2º. As companhias de transportes coletivos interestadual ficam obrigadas a dar desconto de 30% (trinta por cento) nas passagens, por falecimento de parentes de até o 2º grau, no período máximo de 10 (dez) dias a contar da data do falecimento, mediante a apresentação da certidão de óbito.

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

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa a obrigar as empresas de transportes coletivos interestaduais a dar desconto nas passagens nos casos que determina.

No caso de morte em sua família imediata, você deve ter que viajar em cima da hora. A política de luto deve oferecer flexibilidade adicional na melhor tarifa publicada para seu itinerário quando uma viagem de última hora é exigida para essas situações.

Embora as tarifas oferecidas de acordo com a política de luto tenham o preço variado, a flexibilidade adicional poderá ser útil para acomodar alterações imprevistas em seus planos de viagem.

Desde que comprovada a real necessidade, tendo em vista que o necessitado não terá meios de chegar a tempo de enterrar o corpo do seu parente por via rodoviária, devido à grande distância ou à condição das estradas, esse projeto seria de grande viabilidade e responsabilidade social.

Entretanto, é sabido que os valores das passagens aéreas aumentam excessivamente quando adquiridas com pouca antecedência do embarque e não têm qualquer relação com o preço médio previsto no relatório da ANAC.

Por isso, a importância deste benefício garantir o desconto não tenha remuneração mensal superior a, aproximadamente, cinco vezes o valor e aquisição das passagens de ida e volta, tendo como base de cálculo o valor médio dos bilhetes de passagens aéreas.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 20 de dezembro de 2017.

Deputada **MARIANA CARVALHO**
PSDB/RO

PROJETO DE LEI N.º 9.975, DE 2018 **(Do Sr. Leo de Brito)**

Altera a Lei nº 12.852, de 2013 (Estatuto da Juventude), para dispor sobre gratuidade para jovens no transporte aéreo doméstico.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-754/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 24º Esta Lei altera o caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de

2013, que “Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude – SINAJUVE”, para estabelecer o direito à gratuidade para jovens no transporte aéreo doméstico.

Art. 25º O *caput* do art. 32 da Lei nº 12.852, de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 32. No sistema de transporte coletivo interestadual e no serviço regular de transporte aéreo doméstico, observar-se-á, nos termos das legislações específicas:

.....” (NR)

Art. 26º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto da Juventude (Lei nº 12.852, de 2013) veio dispor sobre os direitos assegurados às pessoas com idade entre quinze e vinte e nove anos, entre eles a gratuidade nos serviços de transporte. Ao tratar desse tema, a referida norma determinou a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para jovens de baixa renda no sistema de transporte coletivo interestadual, assim como a reserva de duas vagas sobre as quais se deve aplicar desconto mínimo de 50% no valor das passagens, para os jovens de baixa renda que não conseguirem ocupar as vagas gratuitas. Em tese, ao tratar do transporte coletivo interestadual de forma genérica, o dispositivo permite supor que todas as modalidades estejam incluídas no benefício.

Entretanto, não foi esse o entendimento que predominou quando da regulamentação da matéria. O decreto presidencial (Decreto nº 8.537, de 5 de outubro de 2015) abarcou tão somente os modos de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, deixando de incluir o transporte aéreo. Em princípio, portanto, pode-se defender que bastaria uma alteração na regulamentação para que o benefício fosse estendido ao transporte aéreo, mas é pouco provável que o Poder Executivo tome a iniciativa dessa revisão. O presente projeto de lei tem, por objetivo, pois, dirimir essa questão, garantindo aos jovens de baixa renda o pleno gozo do benefício a que, entendemos, eles fazem jus.

Por meio de uma nova redação para o *caput* do art. 32, pretende-se eliminar qualquer dúvida acerca da abrangência do direito à gratuidade no transporte interestadual assegurada pelo Estatuto da Juventude aos que têm entre quinze e vinte e nove anos, comprovadamente carentes. Nos termos propostos, fica explícito que a reserva de vagas gratuitas e o desconto de 50% do valor das passagens, referidos nos incisos I e II do art. 32, aplicam-se, também, ao serviço de transporte aéreo doméstico.

Na certeza de que a medida terá grande alcance social, esperamos contar com o apoio de todos os Pares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de abril de 2018.

Deputado LEO DE BRITO

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 12.852, DE 5 DE AGOSTO DE 2013

Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude - SINAJUVE.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

TÍTULO I
 DOS DIREITOS E DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE JUVENTUDE

.....
 CAPÍTULO II
 DOS DIREITOS DOS JOVENS

.....
Seção IX
Do Direito ao Território e à Mobilidade

Art. 31. O jovem tem direito ao território e à mobilidade, incluindo a promoção de políticas públicas de moradia, circulação e equipamentos públicos, no campo e na cidade.

Parágrafo único. Ao jovem com deficiência devem ser garantidas a acessibilidade e as adaptações necessárias.

Art. 32. 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 jovens de baixa renda;

II - a reserva de 2 (duas) vagas por veículo com desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os jovens de baixa renda, a serem utilizadas após esgotadas as vagas previstas no inciso I.

Parágrafo único. Os procedimentos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II serão definidos em regulamento.

Art. 33. A União envidará esforços, em articulação com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, para promover a oferta de transporte público subsidiado para os jovens, com prioridade para os jovens em situação de pobreza e vulnerabilidade, na forma do regulamento.

.....
DECRETO Nº 8.537, DE 5 DE OUTUBRO DE 2015

Regulamenta a Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, e a Lei nº 12.933, de 26 de dezembro de 2013, para dispor sobre o benefício da meia-entrada para acesso a eventos artístico-culturais e esportivos e para estabelecer os procedimentos e os critérios para a reserva de vagas a jovens de baixa renda nos veículos do sistema de transporte coletivo interestadual.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 84, caput, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 23 e no art. 32 da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, e na Lei nº 12.933, de 26 de dezembro de 2013,
 DECRETA:

Art. 1º Este Decreto regulamenta o benefício da meia-entrada para acesso a eventos artístico-

culturais e esportivos por jovens de baixa renda, por estudantes e por pessoas com deficiência e estabelece os procedimentos e os critérios para a reserva de vagas a jovens de baixa renda nos veículos do sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º Para os efeitos deste Decreto, considera-se:

I - jovem de baixa renda - pessoa com idade entre quinze e vinte e nove anos que pertence à família com renda mensal de até dois salários mínimos, inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal - CadÚnico;

II - estudante - pessoa regularmente matriculada em instituição de ensino, pública ou privada, nos níveis e modalidades previstos no Título V da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional;

III - pessoa com deficiência - pessoa que possui impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com outras pessoas;

IV - acompanhante - aquele que acompanha a pessoa com deficiência, o qual pode ou não desempenhar as funções de atendente pessoal;

V - Identidade Jovem - documento que comprova a condição de jovem de baixa renda;

VI - Carteira de Identificação Estudantil - CIE - documento que comprova a condição de estudante regularmente matriculado nos níveis e modalidades de educação e ensino previstos no Título V da Lei nº 9.394, de 1996, conforme modelo único nacionalmente padronizado, com certificação digital e que pode ter cinquenta por cento de características locais;

VII - eventos artístico-culturais e esportivos - exposições em cinemas, cineclubes e teatros, espetáculos musicais, de artes cênicas e circenses, eventos educativos, esportivos, de lazer e de entretenimento, promovidos por quaisquer entidades e realizados em estabelecimentos públicos ou particulares mediante cobrança de ingresso;

VIII - ingresso - documento, físico ou eletrônico, que possibilita o acesso individual e pessoal a eventos artístico-culturais e esportivos, vendido por estabelecimentos ou entidades produtoras ou promotoras do evento;

IX - venda ao público em geral - venda acessível a qualquer interessado indiscriminadamente, mediante pagamento do valor cobrado;

X - transporte interestadual de passageiros - transporte que atende mercados com origem e destino em Estados distintos, ou entre Estados e o Distrito Federal;

XI - serviço de transporte regular - serviço público delegado para execução de transporte interestadual de passageiros, operado por veículos do tipo rodoviário, ferroviário ou aquaviário, entre dois pontos terminais, aberto ao público em geral, com esquema operacional aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT ou pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq;

XII - serviço do tipo rodoviário - serviço de transporte que transita por estrada ou por rodovia municipal, estadual, distrital ou federal e que permite o transporte de bagagem em compartimento específico;

XIII - serviço do tipo aquaviário - serviço de transporte que transita por rios, lagos, lagoas e baías e que opera linhas regulares, inclusive travessias;

XIV - serviço do tipo ferroviário - serviço de transporte que transita por ferrovias municipais, estaduais, distrital ou federal em linhas regulares;

XV - linha regular - serviço de transporte coletivo de passageiros executado em uma ligação de dois pontos terminais, aberto ao público em geral, de natureza regular e permanente, com itinerário definido no ato de sua delegação ou outorga;

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

XVII - bilhete de viagem do jovem - documento, físico ou eletrônico, que comprova o contrato de transporte gratuito ou com desconto de cinquenta por cento ao jovem de baixa renda,

fornecido pela empresa prestadora do serviço de transporte, para possibilitar o ingresso do beneficiário no veículo, observado o disposto em Resolução da ANTT e da Antaq.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 10.422, DE 2018

(Do Sr. Aureo)

Dispõe sobre o transporte gratuito de escoteiros em veículos coletivos intermunicipais de passageiros, e adota outras providências. (PL Escoteiros)

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 608/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 608/1999 o PL 4004/2004, o PL 6687/2006, o PL 649/2007, o PL 738/2007, o PL 754/2007, o PL 829/2007, o PL 3697/2008, o PL 4071/2008, o PL 7831/2010, o PL 675/2011, o PL 5391/2013, o PL 7746/2014, o PL 7952/2014 e o PL 10422/2018, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam as empresas de ônibus permissionárias de transporte coletivo de passageiros obrigadas a realizar gratuitamente, o deslocamento de escoteiros dentro do seu estado de origem.

Art. 2º O escoteiro deverá solicitar o benefício do artigo anterior e atender os seguintes requisitos:

I – Estar devidamente uniformizado;

II – Exibir ao motorista do ônibus ou funcionário designado pela empresa sua carteira de identidade que comprove sua condição de escoteiro.

Parágrafo único. O não atendimento dos requisitos previstos nos incisos I e II deste artigo inviabilizará o uso do transporte gratuito.

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

JUSTIFICAÇÃO

O escoteiro é uma organização mundial e educacional voltada para crianças, adolescentes e jovens. Lá, tem a oportunidade de desenvolver diversas áreas de suas vidas, passando pelo emocional, intelectual, espiritual e afetivo até o físico e social. Todos que participam do escotismo seguem suas leis e a promessa feita até o fim de suas vidas, pois “uma vez escoteiro, sempre escoteiro”, um dos lemas do movimento.

Atualmente, estima-se que existam mais de cem mil escoteiros em todo o território nacional, em 1.400 grupos espalhados em 671 cidades.

Dessa forma, proponho o presente projeto para conceder gratuidade no transporte coletivo intermunicipal para aqueles que exercem a atividade de escotismo, uma vez que a dificuldade para deslocamento é grande e na maioria das vezes dispendiosas, o que acaba por ser um impedimento de participação nos grupos de escoteiros.

Vale lembrar que esta é uma atividade que tem ajudado sobremaneira diversos jovens e adultos a saírem das ruas e terem uma atividade em seu cotidiano, onde deixam o ócio para praticar atividades que desenvolvem tanto a parte emocional quanto a parte física.

Assim sendo, rogo aos nobres pares o apoio necessário para a aprovação desta importante iniciativa.

Sala das sessões, 13 de junho de 2018

Deputado AUREO
Solidariedade/RJ

PROJETO DE LEI N.º 10.518, DE 2018

(Do Sr. Alexandre Valle)

Isenta pessoas idosas acima de 60 anos do pagamento de taxas cobrada pelas companhias aéreas advindas de perdas de vôos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4638/2009.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Fica proibido a cobrança de qualquer despesa pelas companhias aéreas advindas de perdas de voos aos idosos acima de 60 anos.

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto do Idoso Lei n. 10.741 de outubro de 2003, vigente desde janeiro de 2004, veio ampliar direitos aos idosos, que já estavam previstos na Constituição Federal de 1988. O Estatuto surgiu como um instrumento na defesa dos direitos dessa faixa etária, para suprir falhas no sistema jurídico brasileiro, a fim de que nossa terceira idade tenha dignidade para não depender de favores e amargar humilhações.

Contudo, ainda falta muita coisa para ser aprimorada no que tange os direitos do idoso. É preciso a cada instante a sensibilidade desta Casa para observar as

dificuldades que essa classe carrega na hora de realizarem algumas tarefas como por exemplo aqui as companhias aéreas que penalizam os idosos com pagamento de taxas quando estes perdem seus voos e tem de pagar taxas que as vezes chegam ao preço da passagem principal.

Neste sentido, sem mais delonga, rogo aos nobres pares para que esta proposta seja aprovada a fim de que os idosos possam ter de fato o direito ao não pagamento de qualquer taxa quando estes assim, perderem seus voos.

Sala das Sessões, 04 de julho de 2018.

Deputado ALEXANDRE VALLE
PR - 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 10.741, 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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

.....
.....

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA IDOSA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.967, de 1999, oriundo do Senado Federal, visa a assegurar o acesso gratuito de pessoas maiores de sessenta anos aos Parques Nacionais e a locais de conservação ambiental abertos à visitação pública, bem como a museus mantidos com recursos públicos.

Encontram-se a ele apensados os seguintes projetos de lei:

1. PL nº 1.193/1995, que determina o desconto de cinquenta por cento no valor de passagens aéreas, rodoviárias, ferroviárias, para deslocamentos intermunicipais, interestaduais e internacionais, em benefício de idosos com mais de sessenta anos;
2. PL nº 2.740/1997, que dispensa aposentados e pensionistas maiores de sessenta e cinco anos, comprovadamente carentes que percebam até dois salários mínimos,

do pagamento de passagens em transporte coletivo interestadual rodoviário, ferroviário e hidroviário de linhas regulares;

3. PL nº 3.475/1997, que isenta os trabalhadores aposentados por invalidez, os deficientes físicos e os idosos acima de sessenta anos, que recebem até duas vezes o menor benefício pago pela Previdência Social, do pagamento de passagens rodoviárias urbanas, intermunicipais e interestaduais;

4. PL nº 3.670/1997, que estabelece desconto no preço de passagens aéreas de voos domésticos e rodoviárias interestaduais, para maiores de cinquenta e cinco anos;

5. PL nº 3.695/1997, que concede desconto de cinquenta por cento na aquisição de passagens aéreas às pessoas maiores de sessenta e cinco anos;

6. PL nº 4.316/1998, que altera o art. 10 da Lei nº 8.842, de 1994, para garantir aos idosos abatimento no preço médio de diárias de hospedagem em hotéis, com reserva de, pelo menos, cinco por cento de vagas, bem como no preço de passagens de transporte coletivo, com reserva de, pelo menos, cinco por cento de lugares nos respectivos veículos;

7. PL nº 4.644/1998, que isenta os trabalhadores aposentados por invalidez, os deficientes físicos e os idosos acima de sessenta anos que recebem até dois salários mínimos, do pagamento de passagens rodoviárias urbanas, intermunicipais e interestaduais;

8. PL nº 608/1999, que estabelece redução de cinquenta por cento na compra de passagens em transportes coletivos rodoviários intermunicipais e interestaduais, em favor de deficientes físicos, pessoas com mais de sessenta e cinco anos e estudantes;

9. PL nº 909/1999, que garante a gratuidade do transporte ferroviário aos passageiros maiores de sessenta e cinco anos e aos aposentados;

10. PL nº 3.192/2000, que assegura aos maiores de sessenta e cinco anos o desconto de cinquenta por cento sobre o valor das passagens aéreas nos voos domésticos;

11. PL nº 3.833/2004, que concede a estudantes universitários desconto de cinquenta por cento na aquisição de passagens no sistema de transporte interestadual, devendo as empresas de transporte reservarem dois assentos nos veículos para os beneficiários da lei;

12. PL nº 4.096/2004, que altera o art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003 – Estatuto do Idoso, para assegurar aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários mínimos, no sistema de transporte coletivo interestaduais, nos modais aéreo, rodoviário, ferroviário e aquaviário: I - a reserva de duas vagas gratuitas por veículo, embarcação ou aeronave; e II - no que exceder, o desconto de cinquenta por cento, no mínimo, sobre o valor das passagens;

13. PL nº 4.004/2004, que concede desconto de cinquenta por cento aos estudantes comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual; 4

14. PL nº 4.015/2004, que concede aos idosos e às pessoas portadoras de deficiência, com renda igual ou inferior a quinze salários mínimos, desconto de cinquenta por cento sobre o valor de passagens aéreas nacionais e de diárias de hotéis, em período

de baixa temporada;

15. PL nº 4.442/2004, que concede passe estudantil a alunos matriculados em cursos técnicos ou profissionalizantes, nas mesmas condições concedidas aos demais alunos da educação básica e superior;

16. PL nº 4.969/2005, que altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003 – Estatuto do Idoso, para assegurar aos maiores de sessenta e cinco anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos, semiurbanos e rurais, exceto seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares;

17. PL nº 6.687/2006, que estabelece passagem subsidiada, em pelo menos cinquenta por cento de seu valor, para estudantes nos transportes coletivos intermunicipais;

18. PL nº 7.171/2006, que determina desconto de 50% e isenção nas tarifas de passagens aéreas, marítimas, fluviais e terrestres, para os maiores de sessenta e cinco anos e oitenta e cinco anos respectivamente;

19. PL nº 7.472/2006, que altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003 – Estatuto do Idoso, para permitir a gratuidade dos transportes públicos urbanos, semiurbanos e rurais aos maiores de sessenta anos;

20. PL nº 163/2007, que altera o art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003 – Estatuto do Idoso, para reservar, no sistema de transporte coletivo, duas vagas gratuitas por veículo ou aeronave para idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos, e para conceder desconto de cinquenta por cento, no mínimo, no valor das passagens ou bilhetes, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos;

21. PL nº 649/2007, que estabelece em 50% do valor integral, a passagem paga por estudantes e professores do ensino superior para participação em cursos de aperfeiçoamento, especialização, pós-graduação e congressos;

22. PL nº 738/2007, que determina a obrigatoriedade das empresas concessionárias de transporte coletivo terrestre de passageiros e autarquias, a aceitarem passagem escolar para transporte nos finais de semana e feriados;

23. PL nº 754/2007, que determina às Companhias Aéreas que atuem no território nacional, que, durante a baixa temporada, concedam desconto de 50 por cento no preço da passagem a alunos e professores;

24. PL nº 829/2007, que concede desconto de 50% (cinquenta por cento) aos estudantes do ensino fundamental, médio e superior no transporte coletivo rodoviário que interliga municípios vizinhos de estados diferentes;

25. PL nº 1.855/2007, que altera o caput do art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003 - Estatuto do idoso, para assegurar aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários mínimos, no sistema de transporte coletivo interestaduais e intermunicipais: I - a reserva de duas vagas gratuitas por veículo, embarcação ou aeronave; e II - no que exceder, o desconto de cinquenta por cento, no mínimo, sobre o valor das passagens”;

26. PL nº 2.290/2007, que acrescenta o artigo 39-A à Lei nº 10.741, de 2003 - Estatuto

do idoso, para estabelecer que as companhias aéreas comerciais ficam obrigadas a conceder desconto de 50% (cinquenta por cento) na emissão de passagens aéreas aos idosos a partir de 60 (sessenta) anos. Pelo 6 menos 5% (cinco por cento) das vagas de cada voo deverão ser reservadas para o benefício, desde que o bilhete seja adquirido com antecedência de 72 (setenta e duas) horas;

27. PL nº 3.069/2008, que estende aos estudantes domiciliados na área abrangida pela RIDE- Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, os benefícios do passe estudantil estabelecidos pela legislação do Distrito Federal;

28. PL nº 3.525/2008, que altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 - Estatuto do Idoso -, para assegurar aos maiores de sessenta anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos;

29. PL nº 3.697/2008, que institui o desconto de 50% (cinquenta por cento) para professores da rede municipal, estadual e federal, nas passagens do transporte urbano;

30. PL nº 3.976/2008, que altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003 - Estatuto do Idoso - para assegurar aos maiores de sessenta anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares;

31. PL nº 4.104/2008, que altera o art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003 - Estatuto do Idoso -, para garantir aos beneficiários da gratuidade o direito de escolha dos assentos nos veículos de transporte coletivo interestadual;

32. PL nº 4.071/2008, que institui o Programa Especial de Transporte Estudantil – PETE, destinado à concessão de gratuidade ou desconto de 50% (cinquenta por cento) no transporte público coletivo de qualquer modalidade, desde que essencial para acesso à instituição de ensino, aos estudantes do ensino 7 fundamental e médio, e ensino superior, regularmente matriculados em qualquer instituição de ensino reconhecida pelo Ministério da Educação;

33. PL nº 4.638/2009, que dispõe sobre a isenção ao idoso da cobrança da tarifa de embarque no transporte aéreo;

34. PL nº 5.093/2009, que altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003 - Estatuto do Idoso - para assegurar aos maiores de sessenta anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares;

35. PL nº 5.107/2009, que garante passe livre para pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte aéreo doméstico;

36. PL nº 5.503/2009, que altera o art. 34 da Lei nº 10.741, de 2003 - Estatuto do Idoso - para assegurar aos maiores de sessenta anos que não possuam meios para prover sua subsistência, nem de tê-la provida por sua família, o benefício mensal de 1 (um) salário mínimo, nos termos da Lei Orgânica da Assistência Social – LOAS; e o art. 39 da mesma lei, para assegurar aos maiores de sessenta anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares;

37. PL nº 6.963/2010, que altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para dispor sobre a gratuidade dos idosos no transporte aeroviário;
38. PL nº 7.831/2010, que concede meia passagem para estudantes no sistema de transporte coletivo interestadual e dá outras providências;
39. PL nº 397/2011, que altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, para assegurar ao idoso com idade mínima de 60 sessenta anos o benefício de um salário mínimo mensal nos termos da Lei Orgânica de Assistência Social- LOAS;
40. PL nº 675/2011, que institui o passe escolar nos transportes públicos interestaduais e dá outras providências;
41. PL nº 826/2011, que altera dispositivos da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para assegurar às pessoas com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos redução de cinquenta por cento no valor das passagens em transporte coletivo aéreo, em caso de tratamento de saúde fora do município ou do estado em que reside;
42. PL nº 1.130/2011, que concede meia passagem para estudantes no sistema de transporte coletivo interestadual e dá outras providências;
43. PL nº 1.233/2011, 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 garantir ao idoso gratuidade no transporte aéreo doméstico;
44. PL nº 1.254/2011, que altera os arts. 39 e 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso;
45. PL nº 1.447/2011, que altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para reduzir de sessenta e cinco para sessenta anos o limite de idade para o benefício da gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos;
46. PL nº 1.451/2011, que concede benefício tarifário para estudantes carentes no serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros, nos termos especificados;
47. PL nº 1.452/2011, que concede benefício tarifário para professores carentes no serviço de transporte coletivo interestadual de passageiros, nos termos especificados;
48. PL nº 3.641/2012, que institui a isenção de tarifa de embarque em voos domésticos nos aeroportos do País para pessoas com deficiência física, e dá outras providências;
49. PL nº 3.751/2012, que altera os arts. 34 e 39 da Lei 10.741, de 1 de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências;
50. PL nº 4.089/2012, que dispõe sobre a concessão de desconto no transporte público interestadual de passageiros, na navegação interior;
51. PL nº 4.313/2012, que altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para tratar sobre a gratuidade para idosos no serviço de transporte aéreo doméstico;
52. PL nº 5.391/2013, que concede passe livre aos estudantes carentes no sistema de transporte coletivo interestadual;

53. PL nº 6.466/2013, que altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, para reduzir de 65 anos para 60 anos a idade em que o idoso tem direito à gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos;
54. PL nº 7.405/2014, que assegura a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos aos maiores de 60 (sessenta) anos;
55. PL nº 7.746/2014, que prevê passe livre estudantil para aqueles que, com dificuldade econômica comprovada, estejam matriculados em instituições de ensino privadas; 10
56. PL nº 7.952/2014, que institui o passe livre estudantil, como garantia do direito social ao transporte, para alunos matriculados em instituições públicas ou privadas de ensino;
57. PL nº 368/2015, que estabelece em 50% do valor integral, a passagem paga por estudantes e professores do ensino superior para participação em cursos de aperfeiçoamento, especialização, pós-graduação e congressos;
58. PL nº 433/2015, que determina a obrigatoriedade das empresas concessionárias de transporte coletivo terrestre de passageiros e autarquias, a aceitarem passagem escolar para transporte nos finais de semana e feriados;
59. PL nº 721/2015, que altera o art. 39 da Lei nº 10.741 de 1º de outubro de 2003 garantindo gratuidade no transporte público urbano e semiurbanos aos maiores de 60 anos;
60. PL nº 923/2015, que concede passe livre, no sistema de transporte público coletivo, aos estudantes beneficiários do Programa Bolsa Família;
61. PL nº 930/2015, que concede gratuidade ao idoso no transporte coletivo urbano e semiurbano a partir de 60 (sessenta) anos de idade;
62. PL nº 1.056/2015, que altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para assegurar aos maiores de sessenta anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, de que trata o caput do art. 39; revoga o §3º do art. 39 e cria o §2º do art. 40 para determinar a abrangência dos benefícios relativos ao transporte coletivo.
63. PL nº 1.235/2015, altera a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual, para conceder passe livre e assento às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual e nas companhias aéreas.
64. PL nº 1.255/2015, modifica a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso) para regulamentar a identificação para utilização gratuidade nos transportes públicos de passageiros às pessoas idosas, na forma que especifica.
65. PL nº 3.602/2015, dá nova redação ao §2º do art. 39 da Lei nº. 10.741, de 1º de outubro de 2003, dispondo sobre assentos preferenciais para idosos nos veículos de transporte coletivo, na forma que indica.
66. PL nº 3.910/2015, altera a Lei nº 10.741, de 2003 (Estatuto do Idoso), para dispor

sobre gratuidade para idosos no transporte aéreo doméstico.

67. PL nº 5.548/2016, dispõe sobre normas gerais para concessão do Passe Livre Estudantil

68. PL nº 6.552/2016, altera o art. 40, da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, para assegurar a reserva de 6 (seis) assentos nos voos regulares comerciais para pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos e renda mensal inferior a 6 (seis) salários mínimos, com a concessão de desconto sobre o preço praticado no momento da aquisição do bilhete de viagem.

69. PL nº 7.241/2017, altera a Lei nº 8.899, de 1994, para dispor sobre a fruição do passe livre, por pessoa com deficiência, no transporte de passageiros sob responsabilidade da União.

70. PL nº 7.576/2017, altera dispositivos do Estatuto do Idoso, para ampliar o escopo dos benefícios de que os idosos dispõem no transporte coletivo urbano e interestadual.

71. PL nº 7.953/2017, altera a lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas com deficiência carentes no sistema de transporte coletivo interestadual, para dispor sobre a abrangência operacional do benefício.

72. PL nº 8.009/2017 altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para estabelecer a responsabilidade e as sanções em caso de danos ou sofrimento físico ou mental ao idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

73. PL nº 8.094/2017, altera o inciso I do 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 garantir transporte gratuito aos idosos no transporte coletivo interestadual.

74. PL nº 8.307/2017, concede desconto para aquisição de passagens aéreas a familiares de pessoa falecida em outra unidade federativa do território nacional.

75. PL nº 8.308/2017, também concede desconto para aquisição de passagens em transportes coletivos rodoviários a familiares de pessoa falecida em outro ente federado.

76. PL nº 8.375/2017, dispõe sobre a isenção da tarifa de ônibus locais, intermunicipais e interestaduais a professores da rede pública.

77. PL nº 8.496/2017, dispõe sobre alteração do CAPÍTULO X da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 com aplicação de sanção penal ao empregado ou proprietário de empresa de transporte coletivo que negar a pessoa com mais de sessenta anos acesso gratuito a veículo utilizado para realizar transporte coletivo urbano, bem como aos que, incluídos naquelas categorias, praticarem ato de gestão com essa finalidade, e dá outras providências.

78. PL nº 8.539/2017, dispõe sobre a obrigatoriedade de todos os assentos do transporte coletivo ser preferenciais e dá outras providências.

79. PL nº 8.496/2017, dispõe sobre alteração do CAPÍTULO X da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 com aplicação de sanção penal ao empregado ou proprietário de

empresa de transporte coletivo que negar a pessoa com mais de sessenta anos acesso gratuito a veículo utilizado para realizar transporte coletivo urbano, bem como aos que, incluídos naquelas categorias, praticarem ato de gestão com essa finalidade, e dá outras providências.

80. PL nº 8.736/2017, altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, (Estatuto do Idoso), para dispor sobre a aplicação da gratuidade e do desconto nas passagens de idosos em todos os serviços ativos do sistema de transporte coletivo interestadual.

81. PL nº 8.768/2017, altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, para dispor sobre a preferência dos assentos no transporte coletivo.

82. PL nº 8496/2017, dispõe sobre alteração do CAPÍTULO X da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 com aplicação de sanção penal ao empregado ou proprietário de empresa de transporte coletivo que negar a pessoa com mais de sessenta anos acesso gratuito a veículo utilizado para realizar transporte coletivo urbano, bem como aos que, incluídos naquelas categorias, praticarem ato de gestão com essa finalidade, e dá outras providências.

83. PL nº 8888/2017, altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, para dispor sobre prioridade e preferência de assentos no transporte público coletivo.

84. PL nº 8914/2017, altera a Lei nº 10.741, de 2003, para dispor sobre a prestação de ajuda ao idoso nos procedimentos de entrega e restituição de bagagem.

85. PL nº 9131/2017, dispõe sobre a concessão de meia-passagem a estudantes e professores em sistemas de transporte coletivo ferroviário administrados por operadoras vinculadas à União.

86. PL nº 9452/2017, dispõe sobre a preferência de idosos, mulheres grávidas ou com criança de colo e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nos assentos do transporte coletivo.

87. PL nº 9453/2017, dispõe sobre a flexibilização das passagens no transporte coletivo para parentes de falecidos.

88. PL nº 9975/2018, altera a Lei nº 12.852, de 2013 (Estatuto da Juventude), para dispor sobre gratuidade para jovens no transporte aéreo doméstico.

89. PL nº 10422/2018, dispõe sobre o transporte gratuito de escoteiros em veículos coletivos intermunicipais de passageiros, e adota outras providências. (PL Escoteiros).

90. PL nº 10518/2018, isenta pessoas idosas acima de 60 anos do pagamento de taxas cobrada pelas companhias aéreas advindas de perdas de vôos.

Em síntese, podemos afirmar que nas justificações das proposições argumenta-se ser necessária a adoção de medidas que garantam a proteção e o bem-estar dos beneficiários e sua integração social na comunidade.

A esta Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa (CIDOSO) compete analisar o mérito das propostas, sendo a apreciação final do Plenário da Câmara.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Do ponto de vista desta Comissão, os projetos apresentam-se extremamente meritórios.

Eis que a nossa Constituição Federal em seu artigo 230 garante ao idoso, tendo em consideração seu bem-estar físico e mental, benefícios para minimizar a sua condição de vulnerabilidade:

“Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos. ”

Por seu turno, a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, Estatuto do Idoso, estabelece:

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

No concernente ao transporte, o Estatuto do Idoso normatiza que:

CAPÍTULO X Do Transporte

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, 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: [\(Regulamento\)](#) [\(Vide Decreto nº 5.934, de 2006\)](#)

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.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. [\(Redação dada pela Lei nº 12.899, de 2013\)](#)

Numa análise mais acurada das propostas, podemos afirmar que as regras concernentes ao transporte, principalmente a gratuidade ou descontos, já se encontram bem delineadas pelo Estatuto do Idoso, perdendo-se a oportunidade na apreciação.

Restam, portanto, prejudicadas, como estabelece o artigo 163 do Regimento Interno.

As propostas que estabelecem gratuidade, descontos ou preferências de modo exacerbado não podem prosperar por ofender a princípios da livre iniciativa empresarial e que colocariam em risco o próprio funcionamento dos transportes.

Com relação ao acesso a parques, locais abertos à visitação pública e museus, objeto do PL principal, o artigo 23 do Estatuto do Idoso dispõe que:

“Art. 23. A participação dos idosos em atividades culturais e de lazer será proporcionada mediante descontos de pelo menos 50% (cinquenta por cento) nos ingressos para eventos artísticos, culturais, esportivos e de lazer, bem como o acesso preferencial aos respectivos locais. ”

Como se pode facilmente notar, a maioria das propostas já se encontra contemplada pelas disposições do Estatuto do Idoso e também pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência – Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, a nosso ver, há necessidade de se estabelecer tão-somente a gratuidade para todos os tipos de transportes aos idosos, dentro dos limites que não venham a colocar em risco o funcionamento das empresas concessionárias.

As propostas que dizem respeito ao transporte estudantil, por respeito constitucional ao princípio federativo, não podem ser analisadas no âmbito desta Comissão. Assim, nosso voto é pela Rejeição dos projetos apensados: PL nº 3.833/2004, PL nº 4.004/2004, PL nº 4.442/2004, PL nº 6.687/2006, PL nº 649/2007, PL nº 829/2007, PL nº 3.069/2008, PL nº 4.071/2008, PL nº 7.831/2010, PL nº 1.130/2011, PL nº 1.451/2011, PL nº 5.391/2013, PL nº 7.746/2014, PL nº 7.952/2014, PL nº 368/2015, PL nº 923/2015, PL nº 5.548/2016, PL nº 9131/2017, PL nº 9453/2017, PL nº 9975/2018 e PL nº 10422/2018.

E voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.967, de 1999, e dos projetos apensados: PL nº 1.193/1995, PL nº 2.740/1997, PL nº 3.475/1997, PL nº 3.670/1997, PL nº 3.695/1997, PL nº 4.316/1998, PL nº 4.644/1998, PL nº 608/1999, PL nº 909/1999, PL nº 3.192/2000, PL nº 4.015/2004, PL nº 4.096/2004, PL nº 4.969/2005, , PL nº 7.171/2006, PL nº 7.472/2006, PL nº 163/2007, PL nº 1.855/2007, PL nº 2.290/2007, PL nº 738/2007, PL nº 754/2007, PL nº 3.525/2008, PL nº 3.697/2008, PL nº

3.976/2008, PL nº 4.104/2008, PL nº 4.638/2009, PL nº 5.093/2009, PL nº 5.107/2009, PL nº 5.503/2009, PL nº 6.963/2010, PL nº 1.233/2011, PL nº 1.254/2011, PL nº 1.447/2011, PL nº 1.452/2011, PL nº 397/2011, PL nº 675/2011, PL nº 826/2011, PL nº 3.641/2012, PL nº 3.751/2012, PL nº 4.089/2012, PL nº 4.313/2012, PL nº 6.466/2013, PL nº 6.693/2013, PL nº 7.405/2014, PL nº 1.056/2015, PL nº 1.235/2015, PL nº 1.255/2015, PL nº 3.602/2015, PL nº 3.910/2015, PL nº 433/2015, PL nº 721/2015, PL nº 930/2015, PL nº 6.552/2016, PL nº 7.241/2017, PL nº 7.576/2017, PL nº 7.953/2017, PL nº 8.009/2017, PL nº 8.094/2017, PL nº 8.307/2017, PL nº 8.308/2017, PL nº 8.375/2017, PL nº 8.496/2017, PL nº 8.539/2017, PL nº 8.496/2017, PL nº 8.736/2017, PL nº 8.768/2017, PL nº 8496/2017, PL nº 8888/2017, PL nº 8914/2017, PL nº 9452/2017 e PL nº 10518/2018 na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 09 de agosto de 2018.

Deputado HEITOR SCHUCH
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.967, DE 1999

Apensados: PL nº 1.193/1995, PL nº 2.740/1997, PL nº 3.475/1997, PL nº 3.670/1997, PL nº 3.695/1997, PL nº 4.316/1998, PL nº 4.644/1998, PL nº 608/1999, PL nº 909/1999, PL nº 3.192/2000, PL nº 4.015/2004, PL nº 4.096/2004, PL nº 4.969/2005, PL nº 7.171/2006, PL nº 7.472/2006, PL nº 163/2007, PL nº 1.855/2007, PL nº 2.290/2007, PL nº 738/2007, PL nº 754/2007, PL nº 3.525/2008, PL nº 3.697/2008, PL nº 3.976/2008, PL nº 4.104/2008, PL nº 4.638/2009, PL nº 5.093/2009, PL nº 5.107/2009, PL nº 5.503/2009, PL nº 6.963/2010, PL nº 1.233/2011, PL nº 1.254/2011, PL nº 1.447/2011, PL nº 1.452/2011, PL nº 397/2011, PL nº 675/2011, PL nº 826/2011, PL nº 3.641/2012, PL nº 3.751/2012, PL nº 4.089/2012, PL nº 4.313/2012, PL nº 6.466/2013, PL nº 6.693/2013, PL nº 7.405/2014, PL nº 1.056/2015, PL nº 1.235/2015, PL nº 1.255/2015, PL nº 3.602/2015, PL nº 3.910/2015, PL nº 433/2015, PL nº 721/2015, PL nº 930/2015, PL nº 6.552/2016, PL nº 7.241/2017, PL nº 7.576/2017, PL nº 7.953/2017, PL nº 8.009/2017, PL nº 8.094/2017, PL nº 8.307/2017, PL nº 8.308/2017, PL nº 8.375/2017, PL nº 8.496/2017, PL nº 8.539/2017, PL nº 8.496/2017, PL nº 8.736/2017 e PL nº 8.768/2017 PL nº 8496/2017, PL nº 8888/2017, PL nº 8914/2017, PL nº 9452/2017 e PL nº 10518/2018.

Estabelece a gratuidade a idosos e pessoas com deficiência, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece a gratuidade nos transportes aeroviário, rodoviário e hidroviário em todo o território nacional, determinando até duas vagas para idosos e pessoas com deficiência, sendo uma delas destinada a acompanhante.

Art. 2º O artigo 39 da Lei nº 10.741, de 3 de outubro de 2003 – Estatuto do Idoso - passa a vigorar com

Art. 39. Aos maiores de sessenta e cinco anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos rodoviários, hidroviários, ferroviários e aéreos, exceto nos serviços seletivos

e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

.....

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre sessenta e 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. (NR)

Art. 40. No sistema de transporte de que trata o artigo 39 observar-se-á, nos termos da legislação específica:

I – a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para idosos com renda per capita igual ou inferior a 3 (três) 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 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. (NR)

.....

Art. 3º A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar com o seguinte artigo:

Art. 46-A. As pessoas com deficiência de que trata esta Lei, comprovadamente carentes, têm direito à gratuidade em dois assentos em cada veículo do serviço de transporte público de passageiros, nos modais aeroviário, rodoviário e hidroviário.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 09 de agosto de 2018.

Deputado HEITOR SCHUCH
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação, com Substitutivo, do Projeto de Lei nº 1.967/1999, do PL 738/2007, do PL 754/2007, do PL 3697/2008, do PL 675/2011, do PL 2740/1997, do PL 3475/1997, do PL 3670/1997, do PL 3695/1997, do PL 4316/1998, do PL 4644/1998, do PL 608/1999, do PL 909/1999, do PL 4096/2004, do PL 4969/2005, do PL 7171/2006, do PL 163/2007, do PL 1855/2007, do PL 2290/2007, do PL 4638/2009, do PL 6963/2010, do PL 826/2011, do PL 1233/2011, do PL 6693/2013, do PL 1056/2015, do PL 8094/2017, do PL 1193/1995, do PL 3192/2000, do PL 4104/2008, do PL 4089/2012, do PL 4015/2004, do PL 5107/2009, do PL 7472/2006, do PL 3525/2008, do PL 3976/2008, do PL 5093/2009, do PL 5503/2009, do PL 8375/2017, do PL 433/2015, do PL 8307/2017, do PL 1254/2011, do PL 1447/2011, do PL 6466/2013, do PL 7405/2014, do PL 721/2015, do PL 930/2015, do PL 1255/2015, do PL 1452/2011, do PL 3641/2012, do PL 10518/2018, do PL 3602/2015, do PL 8009/2017, do PL 1235/2015, do PL 7241/2017, do PL 7953/2017, do PL 397/2011, do PL 3751/2012, do PL 4313/2012, do PL 6552/2016, do PL 3910/2015, do PL 7576/2017, do PL 8539/2017, do PL 8736/2017, do PL 8496/2017, do PL 8914/2017, do PL 8308/2017, do PL 8768/2017, do PL 8888/2017, e do PL

9452/2017, apensados, e pela rejeição do PL 3833/2004, do PL 4004/2004, do PL 6687/2006, do PL 649/2007, do PL 829/2007, do PL 4071/2008, do PL 7831/2010, do PL 5391/2013, do PL 7746/2014, do PL 7952/2014, do PL 10422/2018, do PL 4442/2004, do PL 368/2015, do PL 9975/2018, do PL 3069/2008, do PL 9131/2017, do PL 1130/2011, do PL 1451/2011, do PL 923/2015, do PL 5548/2016, e do PL 9453/2017, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Heitor Schuch.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Júlia Marinho - Presidente, Gilberto Nascimento e Carmen Zanotto - Vice-Presidentes, Cristiane Brasil, Dâmina Pereira, Eros Biondini, Geovania de Sá, Geraldo Resende, Vitor Paulo, Carlos Henrique Gaguim, Chico Alencar, Flavinho, Heitor Schuch e Janete Capiberibe.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2018.

Deputada JÚLIA MARINHO
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO AO PROJETO DE LEI Nº 1.967, DE 1999

Apensados: PL nº 1.193/1995, PL nº 2.740/1997, PL nº 3.475/1997, PL nº 3.670/1997, PL nº 3.695/1997, PL nº 4.316/1998, PL nº 4.644/1998, PL nº 608/1999, PL nº 909/1999, PL nº 3.192/2000, PL nº 4.015/2004, PL nº 4.096/2004, PL nº 4.969/2005, PL nº 7.171/2006, PL nº 7.472/2006, PL nº 163/2007, PL nº 1.855/2007, PL nº 2.290/2007, PL nº 738/2007, PL nº 754/2007, PL nº 3.525/2008, PL nº 3.697/2008, PL nº 3.976/2008, PL nº 4.104/2008, PL nº 4.638/2009, PL nº 5.093/2009, PL nº 5.107/2009, PL nº 5.503/2009, PL nº 6.963/2010, PL nº 1.233/2011, PL nº 1.254/2011, PL nº 1.447/2011, PL nº 1.452/2011, PL nº 397/2011, PL nº 675/2011, PL nº 826/2011, PL nº 3.641/2012, PL nº 3.751/2012, PL nº 4.089/2012, PL nº 4.313/2012, PL nº 6.466/2013, PL nº 6.693/2013, PL nº 7.405/2014, PL nº 1.056/2015, PL nº 1.235/2015, PL nº 1.255/2015, PL nº 3.602/2015, PL nº 3.910/2015, PL nº 433/2015, PL nº 721/2015, PL nº 930/2015, PL nº 6.552/2016, PL nº 7.241/2017, PL nº 7.576/2017, PL nº 7.953/2017, PL nº 8.009/2017, PL nº 8.094/2017, PL nº 8.307/2017, PL nº 8.308/2017, PL nº 8.375/2017, PL nº 8.496/2017, PL nº 8.539/2017, PL nº 8.496/2017, PL nº 8.736/2017 e PL nº 8.768/2017 PL nº 8496/2017, PL nº 8888/2017, PL nº 8914/2017, PL nº 9452/2017 e PL nº 10518/2018.

Estabelece a gratuidade a idosos e pessoas com deficiência, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece a gratuidade nos transportes aeroviário, rodoviário e hidroviário em todo o território nacional, determinando até duas vagas para idosos e pessoas com deficiência, sendo uma delas destinada a acompanhante.

Art. 2º O artigo 39 da Lei nº 10.741, de 3 de outubro de 2003 – Estatuto do Idoso - passa a vigorar com

Art. 39. Aos maiores de sessenta e cinco anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos rodoviários, hidroviários, ferroviários e aéreos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

.....

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre sessenta e 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. (NR)

Art. 40. No sistema de transporte de que trata o artigo 39 observar-se-á, nos termos da legislação específica:

I – a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para idosos com renda per capita igual ou inferior a 3 (três) 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 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. (NR)

.....

Art. 3º A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar com o seguinte artigo:

Art. 46-A. As pessoas com deficiência de que trata esta Lei, comprovadamente carentes, têm direito à gratuidade em dois assentos em cada veículo do serviço de transporte público de passageiros, nos modais aeroviário, rodoviário e hidroviário.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2018.

Deputada JÚLIA MARINHO
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 306, DE 2019 **(Do Sr. Rubens Otoni)**

Altera dispositivo do Estatuto da Juventude, instituído pela Lei nº 12.852, de 2013, para dispor sobre gratuidade para jovens no transporte aéreo doméstico.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9975/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º O caput do art. 32 da Lei nº 12.852, de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 32. No sistema de transporte coletivo interestadual e no serviço regular de transporte aéreo doméstico, observar-se-á, nos termos das legislações específicas:

.....
Art.2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Inicialmente registro cumprimentos ao nobre colega Léo de Brito (PT-AC), autor de projeto de lei que tramitou na legislatura anterior que serviu de inspiração a presente propositura.

O Estatuto da Juventude, instituído pela Lei 12.852 de 2013, é um marco legal onde foram estabelecidas normas de direito material com vistas a assegurar o exercício de direitos peculiares à juventude, compreendida pela legislação como aqueles que possuem entre 15 e 29 anos, além de estabelecer regramento sobre o SINAJUV, Sistema Nacional de Juventude.

Na seção de direito ao transporte, o Estatuto conferiu duas vagas gratuitas por veículo para jovens de baixa renda no sistema de transporte coletivo interestadual, assim como a reserva de duas vagas sobre as quais se deve aplicar desconto mínimo de 50% no valor das passagens, para os jovens de baixa renda que não conseguirem ocupar as vagas gratuitas. Em tese, ao tratar do transporte coletivo interestadual de forma genérica, o dispositivo permite supor que todas as modalidades estejam incluídas no benefício.

Todavia, regulamentação posterior pelo Executivo, mediante Decreto presidencial nº 8.537 de 05 de outubro de 2015, se estabeleceu somente os modos de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, deixando de incluir o transporte aéreo.

Deste modo urge iniciativa do Poder Legislativo de modo a positivar com clareza aquilo que foi o intento do legislador originariamente com o Estatuto da Juventude, e assegurar a garantia também das passagens gratuitas no modal aéreo.

Expõe-se a apreciação dos Nobres Pares a presente propositura legislativa em favor da qual se suplica apoio para aprovação.

Sala das Sessões, em 4 de fevereiro de 2019.

Deputado Rubens Otoni
PT/GO

PROJETO DE LEI N.º 332, DE 2019 **(Da Sra. Carmen Zanotto)**

Altera a Lei nº 8.899, de 1994, para dispor sobre a fruição do passe livre, por pessoa com deficiência, no transporte de passageiros sob responsabilidade da União.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7241/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que “concede passe livre às pessoas com deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual”, para definir em que extensão é aplicável, no serviço de transporte de passageiros sob responsabilidade da União, o passe livre concedido às pessoas com deficiência.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.899, de 1994, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É concedido passe livre às pessoas com deficiência comprovadamente carentes nos veículos e aeronaves de qualquer modalidade ou configuração empregados em serviço de transporte de passageiros explorado direta ou indiretamente pela União”. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O projeto foi inicialmente apresentado pela nobre ex-deputada Mara Gabrilli que com a sua expertise e sensibilidade, entendeu da importância de alterar a Lei nº 8.899 de 1994, que “concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.”

Ao dar forma à Lei nº 8.899, de 1994, o legislador imaginava ter concedido às pessoas com deficiência comprovadamente carentes o benefício de poderem fazer deslocamentos gratuitos nos sistemas de transporte sob tutela da União. Realizava-se, nesta Casa, uma bandeira cara aos ideais humanistas: a plena inclusão das pessoas com deficiência à vida em sociedade.

Infelizmente, no entanto, a ação do Parlamento não atingiu seu objetivo por completo. Como a Lei nº 8.899/94 pedia expressamente por uma regulamentação, o Poder Executivo, com bastante demora, editou o Decreto nº 3.961, de 2000, e, posteriormente, três portarias, no âmbito do Ministério dos Transportes, para acrescentar detalhes à regulamentação. É nesse conjunto de normas que o espírito inclusivo da lei foi mitigado. Explico.

Hoje, apenas a pessoa com deficiência e acompanhante seu considerados carentes, segundo critério previsto na Portaria Interministerial nº 3, de 2001, na Portaria nº 261, de 2012, do Ministério dos Transportes, e na Portaria nº 410, de 2014, do Ministério dos Transportes, fazem jus a gratuidade no transporte coletivo interestadual, por força do que estabelece a Lei nº 8.899, de 1994. No já citado decreto de regulamentação dessa lei, previu-se que a pessoa com deficiência, carente, pode se valer de seu direito nos modos rodoviário, ferroviário e aquaviário, nada sendo dito acerca do transporte aéreo. Além disso, a definição do número de assentos livres em cada veículo e a restrição a que a gratuidade se aplique a serviço convencional não constam da Lei nº 8.899, de 1994, apenas, novamente, do Decreto nº 3.961, de 2000, que a regulamentou.

Ora, o direito da pessoa com deficiência, que nasceu amplo e justo nos termos da lei,

foi diminuído com o correr da regulamentação, cujo teor não corresponde, definitivamente, à intenção dos parlamentares e aos anseios por dignidade de uma enorme quantidade de brasileiros.

Com a apresentação da presente proposta legislativa busca-se restabelecer a verdade, que é, e sempre foi, do ponto de vista dos que aprovaram a Lei nº 8.899/94, o acesso desobstruído da pessoa com deficiência carente ao sistema de transportes sob responsabilidade da União.

Sugerimos, aqui, que a própria Lei nº 8.899/94 passe a conter claramente os parâmetros mais importantes para a garantia do direito de acesso gratuito da pessoa com deficiência, carente, aos meios de transporte explorados pela União: primeiro, que qualquer tipo de veículo de transporte, não importando sua configuração ou a modalidade de serviço em que é empregado, está sujeito à regra da lei; segundo, que o modo aeroviário, como os demais que compõe o sistema federal de viação, deve ser elegível pelas pessoas com deficiência, ao contrário do que determina a regulamentação vigente.

Com essas alterações legais, não mais poderá ser recusado o acesso da pessoa com deficiência em “ônibus leito ou semileito”, por exemplo; nem será impedida a pessoa com deficiência carente de viajar em aeronave, quando tal significar sua melhor ou única opção (lembremo-nos das limitações encontradas na Região Norte).

Em vista do exposto, pedimos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 4 de fevereiro de 2019.

Deputada CARMEN ZANOTTO

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 8.899, DE 29 DE JUNHO DE 1994

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º. É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

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

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1994; 173º da Independência e 106º da República.

ITAMAR FRANCO

Cláudio Ivanof Lucarevski

Leonor Barreto Franco

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 3, DE 10 DE ABRIL DE 2001

Disciplinar a concessão do Passe Livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário e revoga a Portaria/MT n.º 1, de 9 de janeiro de 2001.

OS MINISTROS DE ESTADO DOS TRANSPORTES, DA JUSTIÇA E DA SAÚDE, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único inciso II, da Constituição, tendo em vista o disposto na Lei n.º 8.899 de 29 de junho de 1994, regulamentada pelo Decreto n.º 3.691 de 19 de dezembro de 2000, e observado o disposto na Lei n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989 e no Decreto n.º 3.298, de 20 de dezembro de 1999, resolvem:

Art. 1º Disciplinar a concessão do Passe Livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Art. 2º Aos portadores do Passe Livre serão reservados 2 (dois) assentos em cada veículo ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros.

Parágrafo único: Incluem-se na condição de serviço convencional:

I - os serviços de transporte rodoviário interestadual semi-urbano de passageiros, com extensão igual ou inferior a setenta e cinco quilômetros e que, com característica de transporte rodoviário urbano, transpõe os limites de Estado ou do Distrito Federal.

II - os serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias.

PORTARIA MT Nº 261 DE 3 DE DEZEMBRO DE 2012

Disciplina a concessão e a administração do benefício de passe livre à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, de que trata a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II da Constituição, e

Considerando a competência prevista no Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000;

Considerando a nova estrutura Regimental do Ministério dos Transportes, aprovada pelo Decreto nº 7.717, de 4 de abril de 2012;

Considerando a Portaria Interministerial nº 003, de 10 de abril de 2001, do Ministério dos Transportes, da Justiça e da Saúde, e

Considerando a necessidade de atualizar e adequar os procedimentos operacionais e administrativos para a concessão do benefício perante este Ministério,

Resolve:

Art. 1º. Esta Portaria estabelece os procedimentos para a concessão do benefício do Passe Livre no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiro, garantido à pessoa com deficiência, comprovadamente carente.

Art. 2º. Para fazer jus ao benefício, o interessado deverá comprovar:

I - por meio de atestado médico, ser pessoa com deficiência; e

II - renda mensal bruta familiar, dividida pelo número de seus integrantes, igual ou inferior a um salário mínimo.

I - DO REQUERIMENTO

PORTARIA Nº 410, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2014

Dá cumprimento ao acórdão proferido na Ação Civil Pública nº 0052380-68.2010.4.01.3400/DF, pela 5ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição Federal, tendo em vista o disposto na Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, regulamentada pelo Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000, e observado o disposto na Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, e no Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999; Considerando a necessidade de dar cumprimento ao Acórdão proferido na Ação Civil Pública nº 0052380-68.2010.4.01.3400/DF, pela 5ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, resolve:

Art. 1º Fica assegurada ao acompanhante do beneficiário do Programa Passe Livre, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, nos termos da competência deste Ministério, a concessão do mesmo benefício, observadas as seguintes condições:

I - comprovação da hipossuficiência financeira do acompanhante, nos termos da Portaria Interministerial nº 3, de 10 de abril de 2001, e da Portaria nº 261, de 3 de dezembro de 2012; II - comprovação, por laudo médico, da imprescindibilidade da presença do acompanhante para locomoção do beneficiário.

Art. 2º Para fins de cumprimento desta portaria, o setor responsável pelo Passe Livre do Ministério dos Transportes deverá adotar os seguintes procedimentos, sem prejuízo de outros que julgar cabíveis:

I - inserir na carteira do beneficiário do Passe Livre a indicação "necessidade de acompanhante";

II - informar no sistema de andamento processual do Passe Livre, a identificação completa do beneficiário que faz jus ao acompanhamento, assim como os dados do seu acompanhante.

DECRETO Nº 3.691, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000

Regulamenta a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994,

DECRETA:

Art. 1º. As empresas permissionárias e autorizatárias de transporte interestadual de passageiros reservarão dois assentos de cada veículo, destinado a serviço convencional, para ocupação das pessoas beneficiadas pelo art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, observado o que dispõem as Leis nº 7.853, de 24 outubro de 1989, 8.742, de 7 de dezembro de 1993, 10.048, de 8 novembro de 2000, e os Decretos nº 1.744, de 8 de dezembro de 1995, e 3.298, de 20 de dezembro de 1999.

Art. 2º. O Ministro de Estado dos Transportes disciplinará, no prazo de até trinta dias, o disposto neste Decreto.

Art. 3º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de dezembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Eliseu Padilha

PROJETO DE LEI N.º 565, DE 2019

(Do Sr. Vinicius Farah)

Acrescenta o § 4º, ao Art. 39 do Estatuto do Idoso, Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, e dá outras providências.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 3695/1997 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 3695/1997 o PL 565/2019 e, em seguida, apense-o ao PL 3833/2004

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O Art. 39 do Estatuto do Idoso, Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a inclusão do § 4º com a seguinte redação:

Art.39

.....

§ 4º - As companhias aéreas ficam obrigadas a dispor de 40% de desconto na emissão de passagens, assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos. (NR).

.....

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Reza o Estatuto do Idoso, Lei n. 10.741, de 1º de outubro de 2003, que as pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gozam de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral, assegurando-lhe por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

O poder público através desta Casa de leis deve assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito a desconto nas compras de passagens aéreas, além dos direitos já previstos como: à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

Com efeito, a Lei nº 10.741/2003 determina ainda que nenhum idoso poderá ser objeto de negligência e discriminação. A lei considera a discriminação de uma pessoa idosa, o seu impedimento ou a sua dificultando de acesso aos meios de transporte, ou por qualquer outro meio ou instrumento necessário ao exercício da cidadania, por motivo de sua idade, fato este que lhe esta assegurado a sua

proteção estatal que pode resultar em pena de reclusão de seis meses a até um ano e multa.

Neste sentido, rogamos aos nobres pares desta Casa para que juntos possamos aprovar esta proposição, de modo que, a dignidade do idoso seja cada vez assegurada e respeitada.

Sala das Sessões, 7 de fevereiro de 2019.

VINÍCIUS FARAH

Deputado Federal

MDB-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 10.741, 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.

PROJETO DE LEI N.º 1.252, DE 2019

(Do Senado Federal)

Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para garantir às pessoas com deficiência de baixa renda a reserva de vagas gratuitas no transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, e revoga a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7241/2017.

Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para garantir às pessoas com deficiência de baixa renda a reserva de vagas gratuitas no transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, e revoga a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 46-A:

“Art. 46-A. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo deverão reservar assentos gratuitos para pessoas com deficiência de baixa renda, nos termos do regulamento.

§ 1º No transporte rodoviário, a gratuidade estabelecida no **caput** abrange as categorias convencional, econômica, leito, semileito e executiva ou outras de igual natureza que venham a ser criadas.

§ 2º As vagas de que trata o **caput** que não vierem a ser solicitadas até 48 (quarenta e oito) horas antes da partida do veículo poderão ser revendidas pelas empresas aos demais usuários.

§ 3º Caso não haja mais vagas disponíveis para a pessoa com deficiência de baixa renda no horário e trecho solicitado, a empresa de transporte coletivo deverá emitir documento reconhecendo que está negando a emissão do bilhete por ausência de vagas e apresentando as primeiras datas e horários disponíveis nos dias que antecedem e que sucedem a data solicitada pelo passageiro.

§ 4º Sem prejuízo de outras informações previstas em regulamento, a empresa de transporte coletivo deverá informar ao órgão fiscalizador o nome e o número do Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) dos passageiros beneficiados pelo disposto no **caput**.” (NR)

Art. 2º Após 90 (noventa) dias da data da entrada em vigor desta Lei e na ausência da regulamentação de que trata o **caput** do art. 46-A da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), a obrigação de oferta de 2 (dois) assentos de cada veículo, prevista no art. 1º do Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000, estender-se-á a todas as categorias do transporte coletivo rodoviário, bem como a todos os demais modais de transporte coletivo, incluindo o aéreo, o ferroviário e o aquaviário.

Art. 3º Revoga-se a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.



Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial, com exceção do art. 3º, que entra em vigor na data da vigência da regulamentação de que trata o **caput** do art. 46-A da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Senado Federal, em 29 de novembro de 2023.

Senador Veneziano Vital do Rêgo
Primeiro Vice-Presidente do Senado Federal,
no Exercício da Presidência





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2015-0706;13146
DECRETO Nº 3.691, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000	https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2000/decreto3691-19-dezembro-2000-377845-norma-pe.html

FIM DO DOCUMENTO

PROJETO DE LEI N.º 1.511, DE 2019

(Da Sra. Flávia Moraes)

Altera a Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003 - Estatuto do Idoso.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7576/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Estatuto do Idoso, Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, para garantir o exercício do direito à reserva de duas vagas gratuitas para os idosos em veículos do sistema de transporte interestadual, independentemente de seu tipo.

Art. 2º O inciso I do art. 40 da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40

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

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto do Idoso, promulgado há mais de quinze anos representou um avanço legislativo necessário ao aprimoramento das garantias e direitos individuais em nosso país. Os mais experientes cidadãos brasileiros passaram a ter insculpido em nossos normativos legais a expressão de seus direitos.

Entretanto, entre a letra da Lei e a vida cotidiana, muitas vezes temos uma distância intransponível. E por mais claro que seja um texto legal, sempre será possível buscar formas de

limitar direitos. Por isso, mesmo textos recentes, como o referido Estatuto, permitem aperfeiçoamentos que o esclareçam ou que deixem ainda mais claras as intenções do legislador.

Entendo ser esse o caso inciso I, art. 40, do Estatuto do Idoso. Apesar da reserva de duas vagas por veículo para idosos com renda inferior a dois salários-mínimos já estar assegurada, diversas companhias de ônibus limitam o acesso a esse direito, alegando que apenas os ônibus convencionais deveriam ser disponibilizados. De fato, a Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres n.º 1.692, de 24 de outubro de 2006, em seu art. 2º, limita o direito estabelecido em lei a apenas os ônibus de tipo convencional, em claro desacordo com a lei, que não estabelece nenhum tipo de limitação. Pelo contrário, ao registrar que as vagas estão asseguradas “por veículo”, claramente se entende que o normativo alcança todo tipo de veículo.

Nesse sentido, apresento esta proposição para deixar ainda mais fortemente declarado no texto legal que o direito não pode ser limitado por barreiras interpretativas.

Tenho certeza que os nobres pares terão sensibilidade para endereçar adequadamente a questão, apoiando-a e contribuindo para seu aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, 14 de março de 2019.

Flávia Morais

Deputado Federal – PDT/GO

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.

RESOLUÇÃO Nº 1692, DE 24 DE OUTUBRO DE 2006

Dispõe sobre procedimentos a serem observados na aplicação do Estatuto do Idoso no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, e dá outras providências.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso das atribuições, fundamentada nos termos do Relatório DGR - 256/2006, de 23 de outubro de 2006, no que consta do Processo nº 50500.063030/2006-68, e

CONSIDERANDO o disposto nos arts. 20, inciso II, 22, inciso III, e 24, inciso IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

CONSIDERANDO o disposto no parágrafo único do art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, e no Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006,

RESOLVE:

Art. 1º O exercício do direito previsto no art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, rege-se pelas disposições do Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006, e por esta Resolução.

Art. 2º As empresas prestadoras do serviço deverão reservar aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos, duas vagas gratuitas em cada veículo do serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

§1º Considera-se empresa prestadora do serviço a que executa serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros em linhas regulares.

§2º Incluem-se na condição de serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros os prestados com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares.

§3º O benefício deverá ser garantido em todos os horários dos serviços convencionais, ainda que operados com veículos de características diferentes.

§4º O idoso, para fazer uso da reserva prevista no caput deste artigo, deverá solicitar um único "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da permissionária, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da Linha do serviço de transporte, podendo solicitar a emissão do bilhete de viagem de retorno, respeitados os procedimentos da venda de bilhete de passagem, no que couber.

§5º Na existência de seções, nos pontos de seção devidamente autorizados para embarque de passageiros, a reserva de assentos também deverá estar disponível até o horário definido para o ponto inicial da Linha, consoante o previsto no § 4º.

§6º Após o prazo estipulado no § 4º, caso os assentos reservados não tenham sido objeto de concessão do benefício de que trata esta Resolução, as empresas prestadoras dos serviços poderão colocar à venda os bilhetes desses assentos, que, enquanto não comercializados, continuarão disponíveis para o exercício do benefício da gratuidade.

§7º No dia marcado para a viagem, o idoso deverá comparecer ao terminal de embarque até trinta minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda do benefício.

§8º O "Bilhete de Viagem do Idoso" e o bilhete com desconto do valor da passagem são intransferíveis.

Art. 3º Além das vagas previstas no art. 2º, a empresa prestadora do serviço deverá conceder aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos o desconto mínimo de cinquenta por cento do valor da passagem para os demais assentos do veículo do serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

§1º O desconto previsto no caput deste artigo incidirá sobre o valor da passagem calculado com base no Quadro Tarifário aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para o respectivo serviço e horário.

§2º Para fazer jus ao desconto previsto no caput deste artigo, o idoso deverá adquirir o bilhete de passagem obedecendo aos seguintes prazos:

I - para viagens com distância de até 500 km, com, no máximo, seis horas de antecedência; e

II - para viagens com distância acima de 500 km, com, no máximo, doze horas de antecedência.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.888, DE 2019 (Do Sr. Luiz Flávio Gomes)

Altera a Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para dispor sobre a gratuidade do transporte coletivo interestadual.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7576/2017.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para dispor sobre a gratuidade do transporte coletivo interestadual.

Art. 2º. O inciso I, do art. 40, da Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40.

.....

I - a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos, abrangendo eventuais custos relacionados diretamente com o transporte, em que se incluem as tarifas de pedágio e de utilização dos terminais (NR)”

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

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse Projeto de lei é aperfeiçoar a redação do inciso I, do art. 40 do Estatuto do Idoso, para garantir efetivamente a gratuidade do transporte coletivo interestadual.

Infelizmente, grande parte das companhias de transporte coletivo interestadual, em flagrante desrespeito ao Estatuto do Idoso, insistem em cobrar os custos adicionais ao valor da passagem que compreendem, as tarifas de pedágio e de utilização dos terminais rodoviários.

A gratuidade do transporte ao idoso, vale lembrar, não foi estabelecida somente pela Lei n. 10.741/2003. Encontra, antes disso, suporte constitucional (art. 230, § 2º). Nota-se, nesse particular, que o constituinte teve especial atenção ao transporte dos idosos, revelando-se tratar, além de um direito, de uma verdadeira garantia, pois tem por escopo, além de facilitar o dever de amparo ao idoso, assegurar sua participação na comunidade, seu bem-estar e sua dignidade, conforme o disposto nos arts. 229 e 230 da Constituição Federal.

Além disso, tal gratuidade foi também prevista no art. 40, I, da Lei n. 10.741/2003, inserida no Capítulo X, atinente ao transporte, e que se encontra fincada no título referente aos direitos fundamentais, devendo ser objeto de interpretação teleológica e sistemática.

Nesse sentido, é o entendimento jurisprudencial majoritário.

“(…)Verifica-se, ademais, que a referida legislação de regência assegura a reserva de 2 vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos, não estabelecendo qualquer condicionante além do critério de renda a ser observado. Nesse sentido, a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos, não se limita ao valor das passagens, abrangendo eventuais custos relacionados diretamente com o transporte, onde se incluem as tarifas de pedágio e de utilização dos terminais. Vale dizer, deve-se garantir ao idoso com reduzido poder aquisitivo, a dispensa do pagamento de valor que importe em obstáculo ao transporte interestadual, de forma a conferir a completa efetividade à norma. Note-se, ainda, em relação ao pedágio, que o custo para a operacionalização das empresas de transportes é estável. Independentemente de o veículo transportar 5 ou 30 passageiros, um ou dois idosos com a garantia da gratuidade, o valor devido ao pedágio será o mesmo. Sendo assim, a questão atinente ao equilíbrio econômico-financeiro deverá ser resolvida pelas transportadoras com o poder concedente (...)” (STJ, [REsp 1.543.465-RS](#), Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, por unanimidade, julgado em 13/12/2018, DJe 04/02/2019).

Desde a entrada em vigor do Estatuto do Idoso, nota-se a tentativa das empresas de transporte coletivo interestadual de enfraquecer o direito à gratuidade mediante exigências desarrazoadas que violam frontalmente disposições constitucionais e desrespeitam a normativa adotada pelo Estatuto do Idoso.

É preciso estar atento a qualquer ação que possa minimizar o alcance das disposições do bem sucedido Estatuto do Idoso.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de lei.

Sala das sessões, 28 de março de 2019.

Deputado LUIZ FLÁVIO GOMES (PSB/SP)

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

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
[\(Denominação do capítulo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)](#)
.....

Art. 229. Os pais têm o dever de assistir, criar e educar os filhos menores, e os filhos maiores têm o dever de ajudar e amparar os pais na velhice, carência ou enfermidade.

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

CAPÍTULO VIII
DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação

nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, *ad referendum* do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

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.

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 AO PL-4096/2004.

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 autorizatórias 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 autorizatória 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

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.144, DE 2019

(Do Sr. Boca Aberta)

Institui o Passe-Livre para desempregados no transporte coletivo urbano em todo Território Nacional.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 1967/1999 nos termos do art. 105 do RICD, desaparece-se do PL 1967/1999 o PL 4104/2008 e o PL 2144/2019, e, em seguida, apense-os ao PL 3833/2004

Art. 1º Fica instituído o Passe-Livre para desempregados no transporte coletivo urbano em todo Território Nacional.

Art. 2º O pedido do bilhete deve ser feito ao órgão competente da Secretaria de Transportes.

Art. 3º A Secretaria de Transportes de cada estado e município controlará os passes recebidos, e fará a distribuição dos mesmos aos trabalhadores involuntariamente desempregados, na forma estabelecida por esta Lei.

Art. 4º Fica instituído o passe-desemprego a ser concedido gratuita e temporariamente pelo prazo de 90 (noventa dias), 2 passagens diárias de 2ª a 6ª feira, aos desempregados involuntários, residentes nos Estados, Municípios e no Distrito Federal com a finalidade única de garantir o direito de ir e vir à procura de um novo emprego.

Parágrafo Único - O passe-desemprego instituído por esta Lei terá validade perante as empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros em todo o Território Nacional.

Art. 5º Para beneficiar-se do passe-desemprego, deve o beneficiário:

I - Estar desempregado involuntariamente há mais de 4 (quatro) e menos de 24 (vinte e quatro) meses;

II – Comprovar residência, no mínimo, 6 (seis) meses anteriormente ao cadastramento.

III - Ter recebido como último salário o valor equivalente a, no máximo, 4 (quatro) salários mínimos;

Art. 6º O passe-desemprego será concedido pelo prazo de 3 (três) meses consecutivos, podendo ser renovado uma única vez e por igual período, após intervalo de 3 (três) meses contados do fim da primeira concessão.

Parágrafo Único - Para obtenção da renovação tratada neste artigo, deverá o beneficiário comprovar a continuidade de sua qualidade de desempregado.

Art. 7º A quantidade de passes a ser fornecida é de 30 (trinta) passes mensais por beneficiário.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A presente propositura visa a criação do Passe-Livre do Desempregado, medida que atinge o trabalhador demitido sem justa causa há no mínimo 1 mês e no máximo 6 meses, tendo trabalhado no último emprego por um período mínimo de 6 meses contínuo, para utilizar de forma gratuita o sistema de transporte público, por 90 dias.

Tal iniciativa minimiza os danos causados aos trabalhadores quando perdem o emprego sem justa causa. Ademais, o benefício incentiva o cidadão a buscar novo trabalho sem ter de se preocupar com os custos de sua locomoção. Cumpre ressaltar que projeto similar já foi implantado de forma bem sucedida no Metrô de São Paulo e CPTM, contando com amplo apoio da população.

Por fim, levo a presente propositura, de inegável interesse público, à apreciação desta casa.

Sala das Sessões, 09 de abril de 2019.

Boca Aberta
Deputado Federal

PROJETO DE LEI N.º 2.807, DE 2019

(Do Sr. Gustinho Ribeiro)

Estabelece a "Tarifa Amparo" que reduz o valor das passagens interestaduais beneficiando parentes de pessoas internadas em estado grave ou falecidas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8307/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1. Esta Lei reduz o valor da passagem do transporte coletivo interestadual em 50% (cinquenta por cento) em benefício dos parentes, de até 3º grau, de pacientes hospitalizados em estado grave ou falecidos.

Art. 2º. As empresas de transportes coletivos interestaduais estão obrigadas a conceder redução de 50% (cinquenta por cento) na tarifa de passagem aérea, terrestre, marítima e ferroviária.

§1. As tarifas das passagens serão reduzidas para o destino do hospitalizado ou falecido.

§2. As passagens só poderão ser adquiridas na modalidade ida e volta.

§3. Os parentes terão o período máximo de 02 (dois) dias a contar da data do falecimento para solicitar a Tarifa Amparo, mediante a apresentação da certidão de óbito e documentos que comprovem o parentesco.

§4. Os parentes de pacientes internados em estado grave deverão apresentar laudo emitido pelo médico responsável pelo acompanhamento do paciente e documentos que comprovem o parentesco.

§5. As empresas de transporte deverão atender as solicitações em até 24 horas.

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

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem o objetivo de ajudar o consumidor a ir de encontro a algum parente internado em estado grave ou falecido.

Em momentos delicados, como morte ou doença grave de parente próximo, é importante a realização de desconto nas tarifas das passagens, pois muitas vezes os parentes são pegos de surpresa e não estão preparados financeiramente para arcar com os gastos das passagens em sua totalidade.

Dessa forma, o problema maior é comprar a passagem de última hora, pois o preço fica muito alto e a dificuldade gera um momento delicado economicamente, psicologicamente

e emocionalmente as famílias.

Entretanto, é sabido que os valores das passagens aéreas aumentam excessivamente quando adquiridas com pouca antecedência do embarque e não têm qualquer relação com o preço médio previsto no relatório da ANAC.

A Agência observou que houve uma alta excessiva nas passagens aéreas, incluindo o custo das companhias aéreas com o querosene e da relação média de custo com o dólar. Já para os passageiros com as bagagens, passagens, assentos cobrados de forma abusiva e onerosa.

Embora as tarifas oferecidas de acordo com a política de luto tenham o preço variado não se mostra suficiente para suprir as necessidades financeiras dos consumidores.

Por isso, a importância deste benefício garantir o desconto na aquisição das passagens de ida e volta, tendo como base de cálculo o valor médio dos bilhetes de passagens aéreas e questão emocional de cada parente.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 9 de maio de 2019.

Deputado **GUSTINHO RIBEIRO**
SOLIDARIEDADE/SE

PROJETO DE LEI N.º 3.012, DE 2019 **(Do Sr. Manuel Marcos)**

Altera o art. 42 da Lei nº 10.741, de 1997, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, a fim de obrigar as empresas de transporte a manter funcionários treinados para auxiliar o idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8914/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para obrigar as empresas de transporte a manter funcionários treinados para auxiliar o idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

Art. 2º O art. 42 da Lei nº 10.741, de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 42

Parágrafo único. As empresas de transporte aéreo, terrestre, marítimo e pluvial são obrigadas

a manter funcionários treinados para auxiliar o idoso nos procedimentos previstos no *caput*. (NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos do art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, conhecida como Estatuto do Idoso, são asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

A presente proposição amplia o leque de situações em que o idoso terá prioridade acrescentando mais um dispositivo que visa auxiliar os idosos em seus deslocamentos, sejam eles feitos por meio do transporte aéreo, terrestre, marítimo ou pluvial.

Assim, os idosos poderão usufruir de um correto atendimento, a ser oferecido pelas empresas de transporte, pois haverá funcionários habilitados e preparados para informar e auxiliar aos idosos em tudo aquilo que necessitarem para que consigam embarcar e desembarcar com segurança e rapidez.

O projeto de lei apresentado tem, dessa maneira, o propósito de contribuir para que os idosos tenham seus direitos reconhecidos e garantidos, no que se refere à utilização dos serviços de transporte.

São esses os fundamentos que abrigam a presente iniciativa, formulada para aprimorar o Estatuto do Idoso, lei que tantos êxitos tem propiciado à melhoria da qualidade de vida das pessoas idosas.

Dessa forma, solicito aos nobres pares o apoio necessário para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 21 de maio de 2019.

Deputado MANUEL MARCOS

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. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013\)*](#)

TÍTULO III

DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

I - por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;

II - por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;

III - em razão de sua condição pessoal.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.758, DE 2019

(Da Sra. Renata Abreu)

Altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, a fim de assegurar que todos os assentos dos veículos de transporte de passageiros reservados preferencialmente para idosos.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3602/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, para assegurar que todos os assentos dos veículos de transporte de passageiros sejam reservados preferencialmente para idosos.

Art. 2º O § 2º do art. 39 da Lei nº 10.741, de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados todos os assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos”.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, conhecida como Estatuto do Idoso, é destinada a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos. Do artigo 39 ao artigo 42 dessa norma, estão previstos os direitos do idoso no que se refere ao transporte coletivo.

A presente proposição estabelece um dispositivo que visa auxiliar os idosos em seus deslocamentos diários, ao utilizarem o transporte coletivo. Assim, os idosos poderão usufruir de uma melhor forma o serviço de transporte, assegurando bem-estar e uma

melhor qualidade de vida para aqueles que muito já trabalharam e ainda trabalham por este País.

Sabemos que os idosos não são respeitados da devida maneira. Não é raro nos depararmos com jovens que permanecem sentados nos assentos do veículo de transporte mesmo cientes da presença de idosos que viajam de pé.

Deveria ser um procedimento natural, de acordo com as regras de educação, uma pessoa mais jovem se levantar para permitir que outra de mais idade possa se sentar, entretanto isso nem sempre acontece. A fim de tentar minimizar esse tipo de situação, propomos então este projeto de lei, de forma a garantir que todos os assentos sejam reservados para os idosos.

Pelos motivos expostos, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 26 de junho de 2019.

Deputada RENATA ABREU

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.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013\)*](#)

TÍTULO III DAS MEDIDAS DE PROTEÇÃO

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

I - por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;

II - por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;

III - em razão de sua condição pessoal.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.912, DE 2019 (Do Sr. Júnior Bozzella)

Acrescenta os § 3º e 4º ao art. 40 da Lei 10.741/2003, que dispõe sobre a gratuidade e descontos de passagens aéreas para idosos acima de 60 anos e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-163/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - O Art.40 da Lei 10.741/2003, passa a vigorar acrescido dos parágrafos § 3º e 4º:

"Art.40.....

§1º.....

§ 2º.....

§ 3º A reserva de 3 (três) vagas gratuitas em cada aeronave para idosos acima de 60 anos; (NR);

I – A gratuidade será concedida aos idosos com renda de até dois salários mínimos; (NR);

II - Após excedidas as três vagas para idosos acima de 60 anos é garantido a eles o desconto de 50% sobre o valor da passagem aérea; (NR);

§ 4º - Pessoas com renda de até dois salários mínimos em deslocamento para tratamento de saúde em outro estado da federação será garantido o desconto de 50% sobre o valor da passagem, em caso de necessidade de acompanhante o mesmo desconto será garantido também a ele. (NR).

Art.2º - Esta Lei entra em vigor a partir da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências, garante o serviço especial à terceira idade, tendo em vista que muito já contribuíram com o país, o mínimo que deve ser feito a eles é proporcionar uma velhice mais digna e tranquila.

O Estatuto do idoso busca garantir aos idosos os seus direitos fundamentais, o direito à liberdade, respeito, dignidade, educação, cultura, esporte, assistência social, moradia digna, medidas de proteção e entre as proteções, outros direitos que prevê também a gratuidade e descontos.

Desta forma, entre os direitos garantidos pelo Estatuto dos idosos, há o reserva de vagas de passagens em transportes rodoviários, ferroviários e aquaviários. Mas não há esta garantia de reserva de gratuidade por meio das companhias aéreas que são as mais ricas quando se trata de arrecadação em transportes de pessoas.

E, especificamente, esta proposição amplia o campo de gratuidade dos idosos com relação ao transporte público interestadual. Atualmente, existe a garantia de gratuidade no transporte coletivo interestadual, com reserva de duas vagas por veículo de transporte rodoviário, ferroviários e aquaviários para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos e desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos quando excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos.

Esta gratuidade é como uma espécie de contrapartida social das empresas à sociedade, e neste caso, especificamente aos idosos. Todavia, essa gratuidade e desconto no transporte coletivo de idosos não abrange o transporte aéreo, desta forma, este Projeto de Lei pretende garantir três lugares gratuitos a cada avião para idosos acima de 60 anos de idade, também prevê desconto de 50% sobre o valor da passagem aérea para idosos acima de 60 anos, após excedidas as três vagas gratuitas. Também dispõe que às pessoas com renda de até dois salários mínimos em deslocamento para tratamento de saúde em outro estado da federação será garantido o desconto de 50% sobre o valor da passagem, em caso de necessidade de acompanhante o mesmo desconto também será garantido ao acompanhante.

Sala das Sessões, em 4 de julho de 2019.

Júnior Bozzella (PSL/SP)
Deputado Federal.

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.

PROJETO DE LEI N.º 4.385, DE 2019

(Da Sra. Erika Kokay)

Altera a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, para estabelecer regras para a reserva de vagas e concessão do benefício do passe livre às pessoas com deficiência

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7241/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, para estabelecer regras para a reserva de vagas e concessão do benefício do passe livre às pessoas com deficiência.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, passa a vigorar acrescido dos §§ 1º, 2º, 3º e 4º:

“Art. 1º

§ 1º Aos usuários a que se refere o *caput*, serão reservadas 10% (dez por cento) das vagas em cada veículo no sistema de transporte coletivo interestadual aéreo, rodoviário, ferroviário e aquaviário.

§ 2º As vagas reservadas de que trata o § 1º poderão ser comercializadas ao público geral caso não sejam ocupadas até 15 (quinze) dias antes da data prevista da viagem.

§ 3º É garantido ao usuário a que se refere o *caput* o direito à reserva dos bilhetes de ida e volta no mesmo ato, observado o disposto no § 1º.

§ 4º A reserva de assentos pelos usuários a que se refere o *caput* deverá ser disponibilizada nos mesmos meios, dias e horários disponíveis para reserva pelo público geral. ” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Na luta constante por igualdade de condições no exercício de seus direitos, as pessoas com deficiência alcançaram alguns avanços importantes. A ratificação da Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e a Lei Brasileira de Inclusão são exemplos de destaque entre os esforços legislativos na busca incessante pela promoção da cidadania da pessoa com deficiência. Nesse contexto, a Lei nº 8.899, de 1994, representa importante conquista que concede passe livre no sistema de transporte coletivo interestadual a esse segmento da população.

Contudo, esse importante direito não vem sendo respeitado pelas empresas de transporte e, o que é mais frustrante para o cidadão, com amparo da regulamentação editada sobre o tema. Diversas decisões judiciais têm contrariado o disposto nos Decretos e Portarias que regulamentam a Lei nº 8.899/1994 e que, a despeito da clareza do texto legal, limitam a concessão do direito a apenas duas vagas, restritas

ao serviço convencional e aos modos rodoviário, ferroviário e aquaviário. O “sistema de transporte coletivo interestadual” é composto, também, do transporte aéreo, mas a ausência de regulamentação apoia a decisão das companhias aéreas de não conceder o benefício garantido em Lei.

O Regulamento também permite situações que beiram o desrespeito. Muitas companhias limitam a quantidade de veículos convencionais e restringem os dias em que podem ser solicitados os bilhetes de passe livre. Como resultado, os passageiros não têm condições de programar suas viagens com tranquilidade e, frequentemente, viajam sem a garantia de que terão a oportunidade de embarcar de volta à casa.

O presente projeto visa estabelecer regras essenciais que garantam abrangência e disponibilidade minimamente aceitáveis para que o benefício seja de fato disponibilizado às pessoas com deficiência da maneira como foi originalmente concebido.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 8 de agosto de 2019.

Deputada ERIKA KOKAY

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 8.899, DE 29 DE JUNHO DE 1994

Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º. É concedido passe livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

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

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1994; 173º da Independência e 106º da República.

ITAMAR FRANCO

Cláudio Ivanof Lucarevski

Leonor Barreto Franco

PROJETO DE LEI N.º 4.547, DE 2019 **(Do Sr. Mauro Lopes)**

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para disciplinar os procedimentos para o exercício da gratuidade nos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3525/2008.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - A Lei 10.741, de 1º de outubro de 2013 passa a vigorar com a seguinte alterações:

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a assistência social da gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos, nos termos do artigo 230, § 2º da Constituição Federal, 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 com fé pública que faça prova de sua idade perante o poder público responsável pelos serviços descritos no “caput” ou junto às entidades ou empresas operadoras do transporte público coletivo responsáveis pelo controle e emissão dos meios de acesso para se cadastrar.”

§2º –

§ 3º - REVOGADO

§ 4º - O poder público responsável deverá priorizar o atendimento do idoso, mediante o estabelecimento de procedimentos céleres, visando o cadastramento para o exercício do direito previsto no “caput”.

§ 5º – O Orçamento Geral da União deverá prever os recursos públicos vinculados à assistência social necessários ao custeio do benefício previsto no “caput”.

§ 6º – O Poder Executivo Federal regulamentará os procedimentos para o repasse dos recursos previstos no parágrafo anterior aos Estados, Municípios e Distrito Federal para o pagamento do custeio do direito previsto no “caput”, visando a manutenção da modicidade tarifária para os demais usuários do serviço de transporte público coletivo.

Art. 2º - Os Estados, os Municípios e o Distrito Federal terão um prazo de até 1 (um) ano, a contar do início da vigência dessa lei visando adequar os atuais procedimentos de concessão de gratuidade aos idosos nos serviços de transporte público coletivo ao teor da presente lei, sem qualquer prejuízo para aqueles que já estão usufruindo do benefício.

Art. 3º - Essa lei entra em vigor após decorrido 180 dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal traz direitos fundamentais para o cidadão, como a igualdade de todos perante a lei; direito de ir e vir dentro do nosso país e outros. Contudo é necessário que no exercício pleno deles exista uma harmonia de consenso, para que um direito não prejudique o outro.

A própria Constituição Federal estabelece, ainda, que o transporte público urbano é um direito social (artigo 6º da CF) e um serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), pois tem a missão de garantir os deslocamentos das pessoas, ou seja, o direito de ir e vir.

Assim por se tratar de um serviço público fundamental para as pessoas, este serviço tem que ter um preço justo e barato, pois a maioria dos que o utilizam são pessoas mais carentes de nossa sociedade.

Mesmo assim, existem alguns problemas no caminho que dificultam atingir este o objetivo, um deles é isenção, total ou parcial, no pagamento da tarifa, mais conhecida como gratuidade que algumas categorias de usuários têm, como os idosos, estudantes e portadores de necessidades especiais, e assim não pagam passagem de ônibus, metrô ou trem.

Essas “conquistas sociais” merecem o nosso apoio. O problema é que quem deve pagar a conta desse passe livre. Sem direito a defesa, no Brasil quem paga o custeio da gratuidade são as demais pessoas que usam o transporte público todos os dias.

O entendimento dessa conta é simples, a passagem do transporte público é o resultado do custo total do serviço de transporte coletivo dividido pelo número de usuários pagantes.

Assim quanto maior o número de usuários beneficiados pelo passe livre, menor será o número de pagantes e conseqüentemente, maior vai ser o valor da tarifa.

Para cada um real gasto com passagem de ônibus, 21 centavos são destinados ao custeio dessas gratuidades.

Na verdade estamos vivendo uma grande injustiça social onde pessoas menos favorecidas da sociedade e que utilizam o transporte público todos os dias são obrigadas a financiar uma política de assistência social.

Se verificarmos mais uma vez a Constituição Federal, vamos observar que “assistência social deve ser prestada para aquele que dela necessitar” (Art. 203 da CF) e como faz parte da seguridade social, medidas de assistência social devem ser financiadas pelo orçamento público (Art. 195 da CF).

Assim, não resta ou interpretação. A gratuidade, por se tratar de um benefício social e concedido para aqueles que necessitam de assistência e proteção do poder público, deveria ser paga com recursos públicos e não por uma parcela da sociedade, no caso, os usuários do transporte público, que na sua grande maioria são pessoas de baixo poder aquisitivo.

Com relação a gratuidade dos idosos concedido nos serviços de transporte público urbano, em conformidade com o artigo 230 da Constituição Federal, constata-se a necessidade de promover uma revisão do trato do assunto na Lei nº 10.741/2003 (Estatuto do Idoso), e assim desonerar de vez a grande população de usuários do transporte público da responsabilidade do custeio de uma política social.

Dessa forma, a presente proposta legislativa dispõe que a gratuidade concedida aos idosos maiores de 65 anos sejam custeadas, de forma clara e objetiva, com recursos públicos da União, cumprindo assim a determinação constitucional.

Além disso, que seja suprimido o parágrafo 3º do artigo 39 da Lei nº 10.741/2003 que estabelece a faculdade aos Municípios de concederem gratuidade na faixa etária de 60 a 65 anos, uma vez que desrespeita o limite de 65 anos estabelecido na

Constituição Federal, e agrava o ônus indevido do custeio pelos usuários do serviço de transporte público.

Visando atenuar os impactos da supressão do parágrafo 3º do artigo 39, propomos um prazo de 1 (um) ano para que o poder público municipal possa adequar a nova regra estabelecida na presente proposta legislativa, sem prejuízo para que os que hoje estão usufruindo do benefício.

Diante do exposto, contamos com apoio dos nobres parlamentares a esta proposta legislativa, visando reestabelecer a justiça social com os milhões de brasileiros que utilizam o transporte público diariamente nas cidades brasileiras.

Sala das Sessões, 15 de agosto de 2019

Deputado Federal Mauro Lopes
(MDB/MG)

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

..... **TÍTULO II DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

..... **CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS**

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. [*\(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015\)*](#)

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;
 VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;
 VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;
 VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;
 IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;
 X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;
 XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;
 XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)
 XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;
 XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;
 XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;
 XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal;
 XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;
 XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;
 XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;
 XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;
 XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;
 XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;
 XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;
 XXIV - aposentadoria;
 XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até 5 (cinco) anos de idade em creches e pré-escolas; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)
 XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;
 XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;
 XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;
 XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)](#)
 a) [\(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)](#)
 b) [\(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)](#)
 XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;
 XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;
 XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;
 XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)
 XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.
 Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VII, VIII, X, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI e XXXIII e, atendidas as condições estabelecidas em lei e observada a

simplicação do cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, decorrentes da relação de trabalho e suas peculiaridades, os previstos nos incisos I, II, III, IX, XII, XXV e XXVIII, bem como a sua integração à previdência social. [\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 72, de 2013\)](#)

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO IV
DOS MUNICÍPIOS

.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;
- III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;
- IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;
- V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
- VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)
- VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;
- VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente, sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade, nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de tribunais, Conselhos ou órgãos de contas municipais.

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÃO GERAL

Art. 193. A ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais.

CAPÍTULO II
DA SEGURIDADE SOCIAL

Seção I
Disposições Gerais

Art. 194. A seguridade social compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos

poderes públicos e da sociedade, destinadas a assegurar os direitos relativos à saúde, à previdência e à assistência social.

Parágrafo único. Compete ao poder público, nos termos da lei, organizar a seguridade social, com base nos seguintes objetivos:

I - universalidade da cobertura e do atendimento;

II - uniformidade e equivalência dos benefícios e serviços às populações urbanas e rurais;

III - seletividade e distributividade na prestação dos benefícios e serviços;

IV - irredutibilidade do valor dos benefícios;

V - equidade na forma de participação no custeio;

VI - diversidade da base de financiamento;

VII - caráter democrático e descentralizado da administração, mediante gestão quadripartite, com participação dos trabalhadores, dos empregadores, dos aposentados e do Governo nos órgãos colegiados. [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

Art. 195. A seguridade social será financiada por toda a sociedade, de forma direta e indireta, nos termos da lei, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e das seguintes contribuições sociais:

I - do empregador, da empresa e da entidade a ela equiparada na forma da lei, incidentes sobre:

a) a folha de salários e demais rendimentos do trabalho pagos ou creditados, a qualquer título, à pessoa física que lhe preste serviço, mesmo sem vínculo empregatício;

b) a receita ou o faturamento;

c) o lucro; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

II - do trabalhador e dos demais segurados da previdência social, não incidindo contribuição sobre aposentadoria e pensão concedidas pelo regime geral de previdência social de que trata o art. 201; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

III - sobre a receita de concursos de prognósticos;

IV - do importador de bens ou serviços do exterior, ou de quem a lei a ele equiparar. [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)*](#)

§ 1º As receitas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios destinadas à seguridade social constarão dos respectivos orçamentos, não integrando o orçamento da União.

§ 2º A proposta de orçamento da seguridade social será elaborada de forma integrada pelos órgãos responsáveis pela saúde, previdência social e assistência social, tendo em vista as metas e prioridades estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias, assegurada a cada área a gestão de seus recursos.

§ 3º A pessoa jurídica em débito com o sistema da seguridade social, como estabelecido em lei, não poderá contratar com o poder público nem dele receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios.

§ 4º A lei poderá instituir outras fontes destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social, obedecido o disposto no art. 154, I.

§ 5º Nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total.

§ 6º As contribuições sociais de que trata este artigo só poderão ser exigidas após decorridos noventa dias da data da publicação da lei que as houver instituído ou modificado, não se lhes aplicando o disposto no art. 150, III, b .

§ 7º São isentas de contribuição para a seguridade social as entidades beneficentes de assistência social que atendam às exigências estabelecidas em lei.

§ 8º O produtor, o parceiro, o meeiro e o arrendatário rurais e o pescador artesanal, bem como os respectivos cônjuges, que exerçam suas atividades em regime de economia familiar, sem empregados permanentes, contribuirão para a seguridade social mediante a aplicação de uma alíquota sobre o resultado da comercialização da produção e farão jus aos benefícios nos termos da lei. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 9º As contribuições sociais previstas no inciso I do *caput* deste artigo poderão ter alíquotas ou bases de cálculo diferenciadas, em razão da atividade econômica, da utilização intensiva de mão-de-obra, do porte da empresa ou da condição estrutural do mercado de trabalho. [*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 47 de 2005\)*](#)

§ 10. A lei definirá os critérios de transferência de recursos para o sistema único de saúde e ações de assistência social da União para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, e dos Estados para os Municípios, observada a respectiva contrapartida de recursos. [*\(Parágrafo*](#)

acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 11. É vedada a concessão de remissão ou anistia das contribuições sociais de que tratam os incisos I, *a*, e II deste artigo, para débitos em montante superior ao fixado em lei complementar.

(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 12. A lei definirá os setores de atividade econômica para os quais as contribuições incidentes na forma dos incisos I, *b*; e IV do *caput*, serão não-cumulativas. (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)

§ 13. Aplica-se o disposto no § 12 inclusive na hipótese de substituição gradual, total ou parcial, da contribuição incidente na forma do inciso I, *a*, pela incidente sobre a receita ou o faturamento. (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)

Seção II Da Saúde

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

Art. 197. São de relevância pública as ações e serviços de saúde, cabendo ao poder público dispor, nos termos da lei, sobre sua regulamentação, fiscalização e controle, devendo sua execução ser feita diretamente ou através de terceiros e, também, por pessoa física ou jurídica de direito privado.

Art. 198. As ações e serviços públicos de saúde integram uma rede regionalizada e hierarquizada e constituem um sistema único, organizado de acordo com as seguintes diretrizes:

I - descentralização, com direção única em cada esfera de governo;

II - atendimento integral, com prioridade para as atividades preventivas, sem prejuízo dos serviços assistenciais;

III - participação da comunidade.

§ 1º O sistema único de saúde será financiado, nos termos do art. 195, com recursos do orçamento da seguridade social, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, além de outras fontes. (Parágrafo único transformado em § 1º pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)

§ 2º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios aplicarão, anualmente, em ações e serviços públicos de saúde recursos mínimos derivados da aplicação de percentuais calculados sobre: (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)

I – no caso da União, a receita corrente líquida do respectivo exercício financeiro, não podendo ser inferior a 15% (quinze por cento); (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015, publicada no DOU de 18/3/2015, em vigor na data de publicação, produzindo efeitos a partir da execução orçamentária do exercício de 2014) (Vide art. 2º da Emenda Constitucional nº 86, de 2015)

II – no caso dos Estados e do Distrito Federal, o produto da arrecadação dos impostos a que se refere o art. 155 e dos recursos de que tratam os arts. 157 e 159, inciso I, alínea *a*, e inciso II, deduzidas as parcelas que forem transferidas aos respectivos Municípios; (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)

III – no caso dos Municípios e do Distrito Federal, o produto da arrecadação dos impostos a que se refere o art. 156 e dos recursos de que tratam os arts. 158 e 159, inciso I, alínea *b* e § 3º. (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)

§ 3º Lei complementar, que será reavaliada pelo menos a cada cinco anos, estabelecerá: (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)

I – os percentuais de que tratam os incisos II e III do § 2º; (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015, publicada no DOU de 18/3/2015, em vigor na data de publicação, produzindo efeitos a partir da execução orçamentária do exercício de 2014)

II – os critérios de rateio dos recursos da União vinculados à saúde destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, e dos Estados destinados a seus respectivos Municípios, objetivando a progressiva redução das disparidades regionais; (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)

III – as normas de fiscalização, avaliação e controle das despesas com saúde nas esferas federal, estadual, distrital e municipal; (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)

IV – [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, e revogado pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015\)](#)

§ 4º Os gestores locais do sistema único de saúde poderão admitir agentes comunitários de saúde e agentes de combate às endemias por meio de processo seletivo público, de acordo com a natureza e complexidade de suas atribuições e requisitos específicos para sua atuação. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006\)](#)

§ 5º Lei federal disporá sobre o regime jurídico, o piso salarial profissional nacional, as diretrizes para os Planos de Carreira e a regulamentação das atividades de agente comunitário de saúde e agente de combate às endemias, competindo à União, nos termos da lei, prestar assistência financeira complementar aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, para o cumprimento do referido piso salarial. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006\)](#) e [\(Parágrafo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 63, de 2010\)](#)

§ 6º Além das hipóteses previstas no § 1º do art. 41 e no § 4º do art. 169 da Constituição Federal, o servidor que exerça funções equivalentes às de agente comunitário de saúde ou de agente de combate às endemias poderá perder o cargo em caso de descumprimento dos requisitos específicos, fixados em lei, para o seu exercício. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006\)](#)

Art. 199. A assistência à saúde é livre à iniciativa privada.

§ 1º As instituições privadas poderão participar de forma complementar do sistema único de saúde, segundo diretrizes deste, mediante contrato de direito público ou convênio, tendo preferência as entidades filantrópicas e as sem fins lucrativos.

§ 2º É vedada a destinação de recursos públicos para auxílios ou subvenções às instituições privadas com fins lucrativos.

§ 3º É vedada a participação direta ou indireta de empresas ou capitais estrangeiros na assistência à saúde no País, salvo nos casos previstos em lei.

§ 4º A lei disporá sobre as condições e os requisitos que facilitem a remoção de órgãos, tecidos e substâncias humanas para fins de transplante, pesquisa e tratamento, bem como a coleta, processamento e transfusão de sangue e seus derivados, sendo vedado todo tipo de comercialização.

Art. 200. Ao sistema único de saúde compete, além de outras atribuições, nos termos da lei:

I - controlar e fiscalizar procedimentos, produtos e substâncias de interesse para a saúde e participar da produção de medicamentos, equipamentos, imunobiológicos, hemoderivados e outros insumos;

II - executar as ações de vigilância sanitária e epidemiológica, bem como as de saúde do trabalhador;

III - ordenar a formação de recursos humanos na área de saúde;

IV - participar da formulação da política e da execução das ações de saneamento básico;

V - incrementar, em sua área de atuação, o desenvolvimento científico e tecnológico e a inovação; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)](#)

VI - fiscalizar e inspecionar alimentos, compreendido o controle de seu teor nutricional, bem como bebidas e águas para consumo humano;

VII - participar do controle e fiscalização da produção, transporte, guarda e utilização de substâncias e produtos psicoativos, tóxicos e radioativos;

VIII - colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho.

Seção III Da Previdência Social

Art. 201. A previdência social será organizada sob a forma de regime geral, de caráter contributivo e de filiação obrigatória, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial, e atenderá, nos termos da lei, a: [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

I - cobertura dos eventos de doença, invalidez, morte e idade avançada; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

II - proteção à maternidade, especialmente à gestante; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

III - proteção ao trabalhador em situação de desemprego involuntário; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

IV - salário-família e auxílio-reclusão para os dependentes dos segurados de baixa renda; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

V - pensão por morte do segurado, homem ou mulher, ao cônjuge ou companheiro e dependentes, observado o disposto no § 2º. [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 1º É vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos beneficiários do regime geral de previdência social, ressalvados os casos de atividades exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física e quando se tratar de segurados portadores de deficiência, nos termos definidos em lei complementar. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005\)*](#)

§ 2º Nenhum benefício que substitua o salário de contribuição ou o rendimento do trabalho do segurado terá valor mensal inferior ao salário mínimo. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 3º Todos os salários de contribuição considerados para o cálculo de benefício serão devidamente atualizados, na forma da lei. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 4º É assegurado o reajustamento dos benefícios para preservar-lhes, em caráter permanente, o valor real, conforme critérios definidos em lei. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 5º É vedada a filiação ao regime geral de previdência social, na qualidade de segurado facultativo, de pessoa participante de regime próprio de previdência. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 6º A gratificação natalina dos aposentados e pensionistas terá por base o valor dos proventos do mês de dezembro de cada ano. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 7º É assegurada aposentadoria no regime geral de previdência social, nos termos da lei, obedecidas as seguintes condições: [*\(“Caput” do parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

I - trinta e cinco anos de contribuição, se homem, e trinta anos de contribuição, se mulher; [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

II - sessenta e cinco anos de idade, se homem, e sessenta anos de idade, se mulher, reduzido em cinco anos o limite para os trabalhadores rurais de ambos os sexos e para os que exerçam suas atividades em regime de economia familiar, nestes incluídos o produtor rural, o garimpeiro e o pescador artesanal. [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 8º Os requisitos a que se refere o inciso I do parágrafo anterior serão reduzidos em cinco anos, para o professor que comprove exclusivamente tempo de efetivo exercício das funções de magistério na educação infantil e no ensino fundamental e médio. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 9º Para efeito de aposentadoria, é assegurada a contagem recíproca do tempo de contribuição na administração pública e na atividade privada, rural e urbana, hipótese em que os diversos regimes de previdência social se compensarão financeiramente, segundo critérios estabelecidos em lei. [*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 10. Lei disciplinará a cobertura do risco de acidente do trabalho, a ser atendida concorrentemente pelo regime geral de previdência social e pelo setor privado. [*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 11. Os ganhos habituais do empregado, a qualquer título, serão incorporados ao salário para efeito de contribuição previdenciária e conseqüente repercussão em benefícios, nos casos e na forma da lei. [*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 12. Lei disporá sobre sistema especial de inclusão previdenciária para atender a trabalhadores de baixa renda e àqueles sem renda própria que se dediquem exclusivamente ao trabalho doméstico no âmbito de sua residência, desde que pertencentes a famílias de baixa renda, garantindo-lhes acesso a benefícios de valor igual a um salário-mínimo. [*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005\)*](#)

§ 13. O sistema especial de inclusão previdenciária de que trata o § 12 deste artigo terá alíquotas e carências inferiores às vigentes para os demais segurados do regime geral de previdência

social. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005\)](#)

Art. 202. O regime de previdência privada, de caráter complementar e organizado de forma autônoma em relação ao regime geral de previdência social, será facultativo, baseado na constituição de reservas que garantam o benefício contratado, e regulado por lei complementar. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 1º A lei complementar de que trata este artigo assegurará ao participante de planos de benefícios de entidades de previdência privada o pleno acesso às informações relativas à gestão de seus respectivos planos. [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 2º As contribuições do empregador, os benefícios e as condições contratuais previstas nos estatutos, regulamentos e planos de benefícios das entidades de previdência privada não integram o contrato de trabalho dos participantes, assim como, à exceção dos benefícios concedidos, não integram a remuneração dos participantes, nos termos da lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 3º É vedado o aporte de recursos a entidade de previdência privada pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, suas autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista e outras entidades públicas, salvo na qualidade de patrocinador, situação na qual, em hipótese alguma, sua contribuição normal poderá exceder a do segurado. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 4º Lei complementar disciplinará a relação entre a União, Estados, Distrito Federal ou Municípios, inclusive suas autarquias, fundações, sociedades de economia mista e empresas controladas direta ou indiretamente, enquanto patrocinadoras de entidades fechadas de previdência privada, e suas respectivas entidades fechadas de previdência privada. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 5º A lei complementar de que trata o parágrafo anterior aplicar-se-á, no que couber, às empresas privadas permissionárias ou concessionárias de prestação de serviços públicos, quando patrocinadoras de entidades fechadas de previdência privada. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 6º A lei complementar a que se refere o § 4º deste artigo estabelecerá os requisitos para a designação dos membros das diretorias das entidades fechadas de previdência privada e disciplinará a inserção dos participantes nos colegiados e instâncias de decisão em que seus interesses sejam objeto de discussão e deliberação. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

Seção IV Da Assistência Social

Art. 203. A assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos:

I - a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;

II - o amparo às crianças e adolescentes carentes;

III - a promoção da integração ao mercado de trabalho;

IV - a habilitação e reabilitação das pessoas portadoras de deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária;

V - a garantia de um salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover à própria manutenção ou de tê-la provida por sua família, conforme dispuser a lei.

Art. 204. As ações governamentais na área da assistência social serão realizadas com recursos do orçamento da seguridade social, previstos no art. 195, além de outras fontes, e organizadas com base nas seguintes diretrizes:

I - descentralização político-administrativa, cabendo a coordenação e as normas gerais à esfera federal e a coordenação e a execução dos respectivos programas às esferas estadual e municipal, bem como a entidades beneficentes e de assistência social;

II - participação da população, por meio de organizações representativas, na formulação das políticas e no controle das ações em todos os níveis.

Parágrafo único. É facultado aos Estados e ao Distrito Federal vincular a programa de apoio à inclusão e promoção social até cinco décimos por cento de sua receita tributária líquida, vedada a aplicação desses recursos no pagamento de:

I - despesas com pessoal e encargos sociais;

II - serviço da dívida;

III - qualquer outra despesa corrente não vinculada diretamente aos investimentos ou ações apoiados. (Parágrafo único acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)

CAPÍTULO VII

DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
(Denominação do capítulo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

CAPÍTULO VIII DOS ÍNDIOS

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, *ad referendum* do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa-fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, §§ 3º e 4º.

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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.613, DE 2019

(Do Sr. Célio Silveira)

Dispõe sobre a implementação da tarifa aérea de emergência e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-8307/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As companhias aéreas que operam em território nacional devem conceder desconto mínimo de 50% (cinquenta por cento), a título de tarifa de emergência, na compra de passagens aéreas motivadas pelas seguintes causas:

I - Falecimento de parente, consanguíneo ou afim, em linha reta ou colateral, até o terceiro grau;

II - Hospitalização de parente sob risco de morte, consanguíneo ou afim, em linha reta ou colateral, até o terceiro grau;

III - Desaparecimento de parente, consanguíneo ou afim, em linha reta ou colateral, até o terceiro grau;

IV - Necessidade de tratamento médico em outra localidade, seja pelo comprador ou parente, consanguíneo ou afim, em linha reta ou colateral, até o terceiro grau, que necessite de acompanhante.

Parágrafo único - O comprador da passagem aérea deverá comprovar a situação em que se encontra, apresentando no momento da compra, documentos como atestado

ou relatório médico, atestado de óbito, comprovante de parentesco, boletim de ocorrência, declaração médica, dentre outros.

Art. 2º A companhia aérea deverá reembolsar o comprador, sempre que este demonstrar a situação de emergência que ocasionou a viagem.

Parágrafo único: O prazo para se requerer o reembolso é de até 30 (trinta) dias após a compra da passagem.

Art. 3º A companhia poderá solicitar a dedução dos descontos previstos nesta lei na sua declaração de Imposto de Renda.

Art. 5º A inobservância das disposições contidas nesta lei implica em aplicação de multa de 10 a 20 salários mínimos à época vigente.

Art. 6º As companhias aéreas, terão o prazo improrrogável de 60 (sessenta) dias para implementar a tarifa de emergência.

Parágrafo único - Caberá ao Órgão Público ou Secretaria de Estado competentes, segundo as normas regulamentares pelo Poder Executivo, a fiscalização desta Lei, sob pena de responsabilidade.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta legislativa tem o objetivo de tornar obrigatória a concessão de desconto por todas as companhias aéreas, a título de tarifa de emergência, aos passageiros que necessitem realizar viagens emergencialmente, seja por necessidades médicas próprias ou por necessidade parental.

Tal medida se justifica pois normalmente o consumidor é lesado quando precisa viajar de última hora, já que os preços das passagens aéreas são dinâmicos e costumam variar de acordo com a antecedência da viagem. Assim, se o passageiro precisar comprar na última hora, pagará um valor muito mais alto do que o comumente utilizado, o que poderá onerar muito a viagem, ou ainda, torná-la inviável.

Algumas companhias já concedem este desconto, entretanto, a maioria das empresas brasileiras não se atentam a essa questão. Ademais, o valor concedido é totalmente subjetivo, haja vista que é de até 80% (oitenta por cento), ou seja, os critérios para tal concessão, bem como o percentual que será aplicado a cada caso, fica a critério dos setores internos das empresas, o que nem sempre resulta em uma aplicação justa.

Assim, a presente proposição legislativa ainda pretende unificar essa questão, para que o valor do desconto seja sempre superior à 50% (cinquenta por cento) nessas hipóteses, independente dos fatores acessórios.

As situações que geram direito à tarifa de emergência são: I - Falecimento de parente; II - Hospitalização de parente sob risco de morte; III - Desaparecimento de parente; IV - Necessidade de tratamento médico pelo comprador ou parente em outra localidade.

Para tanto, sempre será necessária a comprovação do enquadramento em tais hipóteses. Assim, se houver falecimento de parente, é necessária a apresentação de certidão de óbito; em casos de hospitalização de parentes sob risco de morte, é

necessária a apresentação de relatório ou atestado médico; em caso de desaparecimento de parentes, a apresentação de boletim de ocorrência; e por fim, em caso de necessidade de tratamento médico pelo comprador ou parente em outra localidade, apresentação de documentos que comprovem a situação.

Entretanto, há uma segunda hipótese, que são os casos em que a viagem é de tamanha imprevisibilidade que sequer é possível providenciar tais documentações no ato da compra. Nesses casos, poderá ser solicitado o reembolso do percentual concedido para desconto, em até 30 (trinta) dias da compra da passagem.

Ainda, para que a empresa não seja onerada pela concessão de tal benefício, a proposição prevê a possibilidade de a companhia aérea solicitar a dedução dos descontos previstos nesta lei na sua declaração de Imposto de Renda. E, por fim, para se adequarem aos ditames desta lei, as companhias aéreas terão o prazo improrrogável de 60 (sessenta) dias para implementação da tarifa de emergência, contados da data de sua publicação.

Amparado em tais argumentos é que peço o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 2019.

Deputado CÉLIO SILVEIRA

PROJETO DE LEI N.º 6.261, DE 2019

(Do Sr. Carlos Chiodini)

Dispõe sobre a contratação de serviço de transporte aéreo, em caráter emergencial, devido à hospitalização ou falecimento de cônjuge ou parente até segundo grau.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8307/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que “Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências”, para determinar que o transportador ofereça tarifa com desconto àquele que contrata, em caráter emergencial, serviço de transporte aéreo de passageiro, devido à hospitalização ou falecimento de cônjuge ou parente até segundo grau.

Art. 2º A Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 49-A. A despeito do que estabelece o art. 49, as empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos são obrigadas a oferecer aos consumidores a opção de contratar serviço de transporte de passageiro, de caráter emergencial, mediante pagamento de valor que corresponda a cinquenta por cento da tarifa praticada em seus canais de venda.

§ 1º A opção de que trata o caput é exclusiva para:

I – quem puder comprovar que cônjuge ou parente seu, até segundo grau, faleceu ou foi hospitalizado, em estado grave, em localidade direta ou indiretamente atendida pelo serviço de transporte aéreo contratado;

II – voo cujo embarque ocorra em até três dias da contratação do serviço e cuja volta ocorra em até trinta dias da contratação do serviço.

§ 2º A comprovação a que se refere o § 1º deve ser realizada pela pessoa em nome de quem tenha sido emitido o bilhete, no prazo de até vinte dias após a contratação do serviço, por intermédio de apresentação, ao transportador, dos seguintes documentos:

I – na hipótese de falecimento, cópia autenticada do atestado de óbito do cônjuge ou parente falecido;

II – na hipótese de internação hospitalar, declaração que ateste a internação, fornecida pela instituição de saúde, e relatório médico que ateste a gravidade do estado de saúde do paciente;

III – na hipótese de falecimento ou de internação hospitalar, cópias autenticadas de documentos oficiais que atestem o matrimônio ou o grau de parentesco, assim como o registro da reserva de voo ou cartão de embarque.

§ 3º Caso o consumidor tenha contratado o serviço de transporte de passageiro sem o desconto previsto no caput, mas comprove que tinha direito a ele, mediante apresentação ao transportador, no prazo estabelecido, dos documentos relacionados no § 2º, seus ou da pessoa em nome de quem tenha sido emitido o bilhete, ser-lhe-á devida restituição da importância paga a maior, em até trinta dias, contados da data da comprovação.

Art. 49-B. Aquele que gozar do benefício previsto no art. 49-A desta Lei, mas não comprovar que tinha direito a ele, será obrigado a pagar, ao transportador, importância equivalente a duas vezes o valor do desconto auferido indevidamente, no prazo de até trinta dias, contados da data de extinção do prazo previsto no caput do § 2º, sem prejuízo da eventual aplicação de sanções penais

Parágrafo único. Aquele que não pagar ao transportador a importância devida fica sujeito, na forma da lei, à inclusão de seu nome nos cadastros de inadimplência.”

Art. 3º Serão estabelecidos em regulamento critérios para a caracterização do estado grave de saúde, para efeito do que dispõem o inciso I do § 1º e o inciso II do § 2º do art. 49-A da Lei nº 11.182, de 2005, bem como a forma extrajudicial de resolução de conflitos, quando houver discordância entre o contratante e o transportador .

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste projeto é trazer para o campo da lei prática já adotada espontaneamente por algumas empresas de transporte aéreo, inclusive pela brasileira Latam. Trata-se da concessão de desconto ao consumidor que precisa viajar com urgência em razão de falecimento ou hospitalização repentina de parente ou cônjuge, em outra localidade.

Como se sabe, os preços das passagens aéreas são dinâmicos, variando de acordo com a antecedência da viagem, sendo excessivamente altos quando as passagens precisam ser adquiridas às vésperas dos voos. Assim, não é nada raro que familiares se comprometam com dívidas para adquirir passagem a preço sempre muito acima do normal, quando surge uma urgência como as descritas – falecimento ou parente internado em estado grave. Pior ainda: devido às tarifas elevadas, muitos deixam de

viajar, não podendo prestar homenagem à pessoa falecida ou ajuda ao enfermo. Não há dúvida de que há um problema social aqui.

O desconto que se propõe neste projeto terá o condão de facilitar enormemente a vida das famílias que se veem diante de situação inesperada e dramática. Não trará, de outra parte, perda significativas para as empresas. De fato, considerando que na maioria dos casos o consumidor fará a procura por passagem no mesmo dia ou no dia seguinte à notícia do falecimento ou da internação do cônjuge ou parente, é lícito imaginar que ocupará assento o qual, não houvesse o desconto, permaneceria vago.

Estabelecemos na proposição algumas regras importantes para que o consumidor se beneficie do desconto, evitando que medida adotada para minorar uma dor no seio familiar se torne veículo para abusos e desonestidades. Prevemos, por exemplo, que no regulamento sejam fixadas as características do quadro de internação grave, a fim de que não haja dúvida quanto ao exercício do direito aqui previsto.

Esperamos que, na tramitação da proposta, os Pares colaborem com ideias e sugestões para a consolidação de uma norma justa e equilibrada.

Sala das Sessões, em 3 de dezembro de 2019.

Deputado CARLOS CHIODINI

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 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005

Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

Art. 50. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta do Orçamento da ANAC.

PROJETO DE LEI N.º 6.511, DE 2019

(Do Sr. Gustinho Ribeiro)

Dispõe sobre a gratuidade no transporte aéreo doméstico para jovens.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9975/2018.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 12.852, de 05 de agosto de 2013, que “Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude – SINAJUVE”, com o objetivo de garantir gratuidade no transporte aéreo doméstico para jovens.

Art. 2. A Lei nº 12.852, de 05 de agosto de 2013, que “Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude – SINAJUVE”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 32. No sistema de transporte coletivo interestadual e no sistema de transporte aéreo doméstico, observar-se-á, nos termos da legislação específica:

I - a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo de transporte aéreo ou terrestre para jovens de baixa renda;

II - a reserva de 2 (duas) vagas por veículo de transporte aéreo ou terrestre com desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os jovens de baixa renda, a serem utilizadas após esgotadas as vagas previstas no inciso I.”

.....(NR)

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

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que modifica a Lei nº 12.852, de 05 de agosto de 2013, que “Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude – SINAJUVE”, com o objetivo de garantir gratuidade no transporte aéreo doméstico para jovens.

Atualmente, o benefício do transporte coletivo interestadual gratuito só é válido para deslocamento de ônibus, trem e em embarcações. Contudo, se a ideia da Lei é garantir direito à mobilidade não faz sentido restringir os jovens a algumas modalidades de transporte.

Com a gratuidade do transporte aéreo doméstico, conforme especificam os incisos do artigo 32 da Lei nº 12.852/13, será possível que esses jovens tenham mais oportunidades de lazer, cultura

e, principalmente, de aperfeiçoamento intelectual.

Outro ponto importante é que esse deslocamento rápido permitirá que jovens estudantes possam participar de congressos, seminários e eventos estudantis em outras cidades do país sem que percam muitos dias com o deslocamento.

Portanto, é necessário modificar a redação do artigo 32 da Lei nº 12.852/2013 para que a abrangência da gratuidade ou desconto do transporte interestadual seja completa, sem restrição do meio de transporte podendo este se dar por meio aéreo, terrestre, aquático ou ferroviário.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, 17 de dezembro de 2019.

Deputado **GUSTINHO RIBEIRO**
SOLIDARIEDADE/SE

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 12.852, DE 5 DE AGOSTO DE 2013

Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude - SINAJUVE.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

TÍTULO I **DOS DIREITOS E DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE JUVENTUDE**

CAPÍTULO II **DOS DIREITOS DOS JOVENS**

Seção IX **Do Direito ao Território e à Mobilidade**

Art. 31. O jovem tem direito ao território e à mobilidade, incluindo a promoção de políticas públicas de moradia, circulação e equipamentos públicos, no campo e na cidade.

Parágrafo único. Ao jovem com deficiência devem ser garantidas a acessibilidade e as adaptações necessárias.

Art. 32. 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 jovens de baixa renda;

II - a reserva de 2 (duas) vagas por veículo com desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os jovens de baixa renda, a serem utilizadas após esgotadas as vagas previstas no inciso I.

Parágrafo único. Os procedimentos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II serão definidos em regulamento.

Art. 33. A União envidará esforços, em articulação com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, para promover a oferta de transporte público subsidiado para os jovens, com prioridade para os jovens em situação de pobreza e vulnerabilidade, na forma do regulamento.

PROJETO DE LEI N.º 73, DE 2021

(Do Sr. Ricardo Silva)

Altera o caput e revoga o §3º, ambos do artigo 39 da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para assegurar aos maiores de sessenta anos a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3525/2008.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o caput e revoga o §3º do artigo 39 da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso).

Art. 2º O caput do art. 39 da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39 Aos maiores de 60 (sessenta) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares. (NR)”

.....
.....

Art. 3º Está revogado o § 3º do art. 39 da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A população brasileira está em trajetória de envelhecimento e, até 2060, o percentual de pessoas com mais de 60 anos passará dos atuais 14,6% (correspondendo a 30,3 milhões de pessoas²) para cerca de 25,5%, conforme projeção divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)³.

Esses números, que evidenciam um gradativo envelhecimento populacional no Brasil, impõem aos legisladores a necessidade de constante aperfeiçoamento normativo com vistas a tutelar os direitos de uma parcela cada vez maior e sensível da população, os idosos, que demandam especial proteção jurídica que lhes assegure o direito ao envelhecimento digno, mediante

² Conforme A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD Contínua), disponível em: <http://mds.gov.br/assuntos/brasil-amigo-da-pessoa-idosa/estrategia-1#:~:text=O%20avan%C3%A7o%20dos%20n%C3%BAmeros%20ultrapassou,30%2C3%20milh%C3%B5es%20de%20pessoas> .

³ Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/07/25/1-em-cada-4-brasileiros-tera-mais-de-65-anos-em-2060-aponta-ibge.ghtml> .

condições de integridade física, moral, psicológica e econômica que lhes possibilitem praticar, com a devida segurança, atos da vida civil, bem como para coibir práticas delitivas que os vitimizem.

Diante desse contexto, nota-se que um dos principais pontos de aprimoramento da proteção jurídica das pessoas idosas no Brasil ocorreu com o advento da Lei n.º 10.741/2003 (Estatuto do Idoso) que, entre inúmeros aspectos administrativos, cíveis e penais, assegurou o direito fundamental ao transporte, dando concretude ao art. 230 da Constituição Federal.

Não obstante o caráter protetivo almejado pela aludida norma, notamos que o art. 39 do Estatuto do Idoso concede o benefício da gratuidade do transporte coletivo público urbano e semiurbano apenas aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, deixando para o legislador local a incumbência de dispor sobre as condições para o exercício da gratuidade para aqueles compreendidos entre a faixa de 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos de idade, fato este que cria injustificadas distorções regionais quanto aos direitos dos idosos.

Por exemplo, é inaceitável que um idoso de 60 anos que resida próximo aos limites territoriais de um município e que tenha que se deslocar ao município vizinho para ir a uma agência bancária ou resolver qualquer problema cotidiano, tenha direito à gratuidade até uma determinada rua e, dali em diante, não seja mais detentor do direito fundamental à gratuidade.

A hipossuficiência econômica e a vulnerabilidade social dos idosos, que reconhecidamente ocorrem a partir dos 60 (sessenta) anos de idade, justificam sobremaneira a concessão irrestrita da gratuidade do transporte público sem categorizá-los por faixa etária.

Ante todo o exposto, é imprescindível a correção legislativa proposta, de modo a atribuir ao artigo 39 da Lei n.º 10.741/2003 a verdadeira envergadura protetiva que se espera aos idosos, razão pela qual roga-se o necessário apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala da Comissão, 03 de fevereiro de 2021.

Deputado Federal RICARDO SILVA

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça

como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

.....
CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
(Denominação do capítulo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)
.....

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

.....
CAPÍTULO VIII
DOS ÍNDIOS
.....

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

.....
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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 91, DE 2021 **(Do Sr. Alexandre Frota)**

“Altera o caput do artigo 39 da Lei 10.741 de 1º de outubro de 2003 e revoga seu parágrafo 3º para estabelecer a idade de 60 anos para a gratuidade de transporte público para idosos e dá outras providências.”

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-3525/2008.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º- O Caput do artigo 39 da Lei 10.741 de 1º de outubro de 2003 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39 Aos maiores de 60 (sessenta) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares. ”

Art. 2º Revoga-se o parágrafo 3º deste mesmo artigo 39.

Art. 3º Revogam-se todas as disposições em contrário.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei visa dar coerência ao inteiro teor da citada lei 10.741 de 1º de outubro de 2003, que em seu artigo 1º estabelece a idade de 60 anos para considerar pessoa idosa.

Faz-se justiça para com os idosos considerar a mesma idade para a concessão de gratuidade nos transportes públicos no Brasil, seja ele municipal, intermunicipal, estadual ou interestadual.

Não haveria sentido considerar direitos gerais na lei para pessoas com idade igual ou superior a 60 anos e excluir parte delas, as que ainda não atingiram 65 anos o direito a gratuidade no transporte público.

A adequação legislativa se faz necessária para que os direitos às pessoas iguais sejam garantidos

de igual forma e conteúdo, e o exercício destes direitos sejam os mesmo para todos aqueles que alcançaram a idade do primeiro artigo da lei.

Cuidar dos idosos é cuidar do futuro de uma nação inteira, o respeito aos que tanto fizeram por nosso país deve ser pedra angular de todo o ordenamento.

Por todo o exposto, espera o autor a tramitação regimental e apoio dos nobres colegas na aprovação do Projeto de Lei, que atende aos pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Brasília, 03 de dezembro de 2020

Alexandre Frota
Deputado Federal
PSDB/SP

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.

PROJETO DE LEI N.º 126, DE 2021

(Do Sr. Orlando Silva)

Altera o caput do artigo 39 e suprime o seu § 3o da Lei 10.741/2003, para assegurar aos idosos maiores de 60 anos, o direito á gratuidade para utilizar os transportes públicos coletivos, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3525/2008.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2021
(Do Senhor Deputado ORLANDO SILVA)

Altera o caput do artigo 39 e suprime o seu § 3º da Lei 10.741/2003, para assegurar aos idosos maiores de 60 anos, o direito à gratuidade para utilizar os transportes públicos coletivos, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art 1º O artigo 39 da Lei 10.741/2003, passa a ter a seguinte redação:

Art. 39. Aos maiores de 60 (sessenta) 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 suprimido.

Art 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A lei 10.741/2003 – Estatuto do Idoso – já no seu artigo 1º, define como idoso as pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, é a esta faixa etária que se destina a legislação protetiva.

Para a Organização Mundial da Saúde – OMS – idoso é todo indivíduo com 60 anos ou mais. O Brasil, segundo o IBGE, tem mais de 28 milhões de pessoas nessa faixa etária, o que equivale a 13% da população do país e ainda segundo a Projeção da População divulgada em 2018 pelo IBGE, esse percentual tende a dobrar nas próximas décadas

Com efeito, não faz sentido algum criar subgrupos entre os grupos de idosos, nos quais alguns tem menos direitos que outros, idoso é toda pessoa com idade de 60 anos ou mais, é odioso subsegmentar faixa etária daquelas pessoas que trabalharam toda uma vida e ainda que, graças a ciência e as condições de vida alcançam maior longevidade, sejam apenas por que estatisticamente tenham expectativa de vida mais elevada.

Aliás, o que seria uma avanço da humanidade alcançar cada vez mais, por conta do progresso da ciência, dos avanços da medicina e da melhora relativa das condições de vida, elevada expectativa de vida, agora é punido com a exigência de mais anos de trabalho e na retirada de conquistas que os idosos conquistaram, como a gratuidade do transporte público, entre outros.

O transporte público é essencial, sobretudo nas grandes cidades, sobretudo para os trabalhadores e sobretudo para os idosos, porque seguem trabalhando, usam o transporte público para dirigirem-se aos equipamentos de saúde e para as atividades do cotidiano.

A cidade de São Paulo e o governo do Estado, puseram fim a gratuidade dos transportes públicos às pessoas acima de 60 anos e abaixo de 64, que havia sido conquistado pela população em 2013, pretextando economia de recursos, argumentando a alta conta dos subsídios ao transporte público, todavia, conforme o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - IDEC – alertou a “economia será irrisória, pois grande parte dos idosos usa o RG para acessar os ônibus e ficam antes da catraca e em alguns meses o sistema de ônibus de São Paulo vai passar a pagar as concessionárias por custo, e não por passageiro transportado, reduzindo ainda mais o impacto das gratuidades dos idosos. Ou seja, a medida não terá impacto significativo para o subsídio, mas impactará profundamente a vida de idosos vulneráveis na cidade.”

Outras cidades poderão seguir o triste exemplo da cidade de São Paulo, castigando o idoso pobre, que necessita do transporte público, mais que qualquer outro setor da sociedade.

A crueldade da retirada da gratuidade do idoso no transporte público, avulta ainda mais quando estamos em meio a pandemia inaudita por sua abrangência e virulência, porquanto encarece, onera e dificulta a locomoção das pessoas idosas pela cidade.

Destarte, peço aos meus pares que aprovem este importante projeto de lei.

Sala das Sessões, em ____ de fevereiro de 2021.

**Deputado ORLANDO SILVA
(PCdoB/SP)**

Apresentação: 03/02/2021 16:50 - Mesa

PL n.126/2021

Documento eletrônico assinado por Orlando Silva (PCdoB/SP), através do ponto SDR_56386, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

.....
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.

PROJETO DE LEI N.º 231, DE 2021

(Do Sr. Alexandre Frota)

“Estabelece a gratuidade nos serviços de transportes coletivos em todas as cidades para pessoas com mais de 60 anos e reserva assentos para os mesmos”.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5093/2009.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Todas as pessoas com mais de 60 anos tem o direito a gratuidade nos transportes públicos coletivos municipais, estaduais e nacionais.

§ 1º Para os transportes interestaduais serão reservados 10% (dez por cento) das passagens em ônibus e aviões, para atendimento ao público do caput deste artigo

Art. 2º As empresas de transportes coletivos deverão reservar 15% (quinze por cento) dos assentos para que idosos e pessoas com dificuldades de locomoção viagem sentados.

Art. 2º Os Estados e Municípios terão até sessenta dias para regulamentar esta lei.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Os idosos assim considerados pelo Estatuto do Idoso, com idade igual ou superior a 60 anos, devem gozar de gratuidade nos transportes públicos brasileiros, em virtude de suas idades.

Este Projeto de Lei visa dar uma maior atenção ao idoso para que não se sinta improdutivo e isolado da sociedade em virtude de sua aposentadoria ou falta de trabalho.

O direito de locomoção, de ir e vir da maneira mais confortável possível tem que ser respeitado, mormente para as pessoas que muito contribuíram para o crescimento de nossas cidades, estados e principalmente ao nosso país.

Não podemos abandoná-las a sua própria sorte por não poderem sair para médicos, tratamentos e até mesmo a passeio pelo simples fato de não terem dinheiro para custear suas passagens.

Por todo o exposto, espera o autor a tramitação regimental e apoio dos nobres colegas na aprovação do Projeto de Lei, que atende aos pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Sala das Sessões em, 04 de janeiro de 2021

Alexandre Frota
Deputado Federal
PSDB/SP

PROJETO DE LEI N.º 346, DE 2021

(Do Sr. David Soares)

Altera a Lei número 10.741, de 1º de outubro de 2003.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-231/2021.



PROJETO DE LEI Nº DE 2021.

Altera a Lei número 10.741, de 1º de outubro de 2003.

Art.1º Altera o artigo 39, da Lei nº 10.741 de 2003 e suprime o parágrafo 3º do referido artigo.

Art. 39. Aos maiores de 60 (sessenta) anos e com renda inferior a 3 (três) salários mínimos mensais fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, 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.

Art.2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



Justificativa.

Dos grandes centros urbanos às pequenas cidades, a mobilidade urbana é uma necessidade inerente dos idosos, seja para o trabalho, lazer ou mesmo para necessidades mais eminentes como se deslocar ao serviço médico.

Diante desta premissa, é mister garantir acesso ao sistema de transporte público a grande parcela socialmente vulnerável e dependente de auxílio nos deslocamentos.

O transporte público é o local campeão de preconceito contra o idoso. As pessoas se incomodam em ceder o seu lugar ou a preferência para pessoas idosas. Outro lugar é o trabalho. A pessoa mais velha é vista como ultrapassada e pode ocorrer a dificuldade de adaptação dos locais de trabalho para as pessoas mais velhas.

Um dos desrespeitos mais aparentes acontece nas paradas de ônibus e nos veículos de transporte coletivo. Motoristas não param nos pontos e a falta de educação de muitos usuários comuns dentro dos veículos são uma realidade cotidiana.

Nesse quadro, é preciso garantir que pessoas maiores de 60 (sessenta) anos e com baixa renda possam utilizar o sistema de transporte público com tranquilidade sem prejudicar o seu orçamento mensal.

Idosos têm dificuldade de locomoção, gastos elevados com medicamentos, além de idas mais frequentes para realização de exames e atendimentos médicos. A distinção por renda se dá pela necessidade de auxílio por parte da fatia social com renda menor.

A pandemia contribuiu para que a sociedade vivenciasse um ano extremamente difícil, com o fechamento dos estabelecimentos comerciais, o desemprego em massa e a falta de leitos em hospitais públicos.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal David Soares - DEM/SP

Diante dos motivos elencados acima, solicito a aprovação do presente projeto de lei pelos meus pares.

Sala de comissões , janeiro de 2021.

Deputado David Soares - DEM/SP.

Apresentação: 09/02/2021 16:16 - Mesa

PL n.346/2021

Documento eletrônico assinado por David Soares (DEM/SP), através do ponto SDR_56356, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 621, DE 2021

(Da Sra. Rosana Valle)

Altera a Lei n.º 10.741, de 2003, Estatuto do Idoso, para dispor sobre a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos às pessoas maiores de 60 (sessenta anos), durante tratamento contra o câncer e outras patologias.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3525/2008.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2021.

(Da Sr.^a Rosana Valle)

Altera a Lei n.º 10.741, de 2003, Estatuto do Idoso, para dispor sobre a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos às pessoas maiores de 60 (sessenta anos), durante tratamento contra o câncer e outras patologias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei n.º 10.741, de 2003, denominada “Estatuto do Idoso”, para dispor sobre a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos às pessoas maiores de 60 (sessenta anos) durante tratamento contra o câncer e outras patologias.

Art. 2º O art. 39 da Lei n.º 10.741, de 2003 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 39.

§ 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, salvo quando essas estiverem em tratamento contra câncer e outras patologias, durante o qual será devida a gratuidade, na forma do regulamento.*

Art. 3º Esta Lei deverá ser regulamentada em até 180 (cento e oitenta) dias da sua publicação.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) após a sua publicação.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICAÇÃO

O fim da gratuidade para idosos entre 60 e 65 em algumas localidades do país que já contavam com o benefício (a exemplo São Paulo), tem gerado grandes transtornos à população, além de penalizar pessoas carentes.

Situação que atinge sobremaneira aqueles que fazem uso das linhas de ônibus intermunicipais, ou mais de uma linha municipal, enfermos de doenças graves, como o câncer, e que necessitam do transporte público para receber o tratamento.

Muitos dos portadores de câncer, por exemplo, fazem quimioterapia ou radioterapia em determinado hospital de uma certa localidade, contudo são residentes em outras cidades que nem sempre são próximas, face o caráter especializado que tal chaga demanda. Para que tenham um tratamento adequado, por vezes essas pessoas precisam se deslocar por longas distâncias e pagar duas ou mais conduções.

Em virtude do exposto, solicito ao nobres pares que atendam ao clamor das pessoas com mais de 60 anos portadoras de doenças graves, e que necessitam fazer deslocamentos municipais e intermunicipais para tratamento médico-hospitalar de que precisam.

Sala das Sessões, de de 2021

Deputada **ROSANA VALLE**
PSB-SP

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.

PROJETO DE LEI N.º 632, DE 2021
(Do Sr. Alexandre Frota)

“Determina a gratuidade do transporte municipal e intermunicipal para jovens desempregados ou em busca do primeiro emprego”

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-2144/2019.



PROJETO DE LEI N **DE 2020**
(Deputado Alexandre Frota)

“Determina a gratuidade do transporte municipal e intermunicipal para jovens desempregados ou em busca do primeiro emprego”

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º- Fica estabelecida a gratuidade no transporte coletivo municipal e intermunicipal para jovens a partir de 16 até 21 anos, desempregados ou em busca do primeiro emprego.

§ 1º A gratuidade do caput deste artigo somente poderá ser concedida enquanto durar a situação descrita.

Art. 2º O Poder Público regulamentará esta lei em até 60(sessenta) dias.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei visa garantir aos jovens a possibilidade de deslocamento em busca de seus empregos, seja o primeiro ou não.

Em regra o jovem em busca do seu primeiro emprego depende de pais ou de amigos para conseguir sua condução até o local de entrevista para o emprego, sabemos





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Alexandre Frota – PSDB/SP

que o desemprego afeta a muitas famílias e portanto o valor acaba sendo demais oneroso às famílias.

O incentivo ao primeiro emprego deve partir de toda a sociedade, das empresas e do próprio ente federativo, portanto uma forma de incentivar a busca desta nova vida é o que pode-se fazer.

Por todo o exposto, espera o autor a tramitação regimental e apoio dos nobres colegas na aprovação do Projeto de Lei, que atende aos pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Brasília de março de 2021

Alexandre Frota
Deputado Federal
PSDB/SP

Apresentação: 01/03/2021 11:02 - Mesa

PL n.632/2021

Documento eletrônico assinado por Alexandre Frota (PSDB/SP), através do ponto SDR_56340, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



PROJETO DE LEI N.º 3.741, DE 2021

(Do Sr. Haroldo Cathedral)

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de janeiro de 2000, que “dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica”, a fim de disciplinar a reserva de assentos no transporte público coletivo destinados aos idosos e às gestantes, às pessoas com deficiência, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo, de modo a vedar a distinção entre os usuários.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-8539/2017.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021. (Do Sr. Haroldo Cathedral)

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de janeiro de 2000, que “dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica”, a fim de disciplinar a reserva de assentos no transporte público coletivo destinados aos idosos e às gestantes, às pessoas com deficiência, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo, de modo a vedar a distinção entre os usuários.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina a reserva de assentos no transporte público coletivo destinados aos idosos, às gestantes, às pessoas com deficiência, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo, vedando a distinção entre os usuários.

Art. 2º A Lei nº 10.048, de 8 de janeiro de 2000, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

“Art. 3º

Parágrafo único. Os assentos previstos no *caput* serão identificados por meio da inscrição ASSENTO PREFERENCIAL, abrangendo, simultaneamente, o direito dos idosos, das gestantes, das pessoas com deficiência, das lactantes e das pessoas acompanhadas por crianças de colo, que os utilizarão, conforme ordem de chegada, sem qualquer distinção entre os usuários.” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei tem como objetivo disciplinar a oferta de assento preferencial em transporte público coletivo destinado aos idosos, às gestantes, às pessoas com deficiência, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Haroldo Cathedral
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213757802900>



CÂMARA DOS DEPUTADOS



lo. Esses assentos deverão ser utilizados conforme ordem de chegada, sem qualquer distinção entre os usuários.

O art. 3º da Lei nº 10.048, de 8 de janeiro de 2000, estabelece que “*as empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo*”. Nesses termos, a Lei, acertadamente, reserva cuidados especiais àqueles que possuem limitações físicas permanentes ou transitórias.

É comum haver no transporte coletivo cadeiras reservadas de forma segregada por tipo de usuário. A ideia é louvável, uma vez que se almeja garantir um assento para a gestante, outro para a pessoa com deficiência, outro para o idoso. No entanto, há momentos em que haverá alta demanda por um tipo de cadeira enquanto outras cadeiras estarão ociosas. Esta proposição pretende criar isonomia no oferecimento de assentos no transporte público coletivo, vedando a oferta de vagas exclusivamente para um ou para outro tipo de usuário.

Desse modo, faz-se necessário criar um modelo de reserva de assento que atenda ao público com dificuldades de locomoção de forma a abranger a todos de forma igualitária, sem direcionamentos específicos para um público determinado. Logo, fica proposto a criação do ASSENTO PREFERENCIAL, abrangendo, simultaneamente, o direito dos idosos, das gestantes, das pessoas com deficiência, das lactantes e das pessoas acompanhadas por crianças de colo, que as utilizarão, respeitada a ordem de chegada, sem qualquer distinção entre os usuários.

Nestes termos, conto com o apoio dos nobres pares pela sua aprovação.

Sala das Sessões, de de 2021.

Deputado Haroldo Cathedral
PSD/RR



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Haroldo Cathedral
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213757802900>

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 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000

Dá prioridade de atendimento às pessoas que
específica, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Art. 1º As pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

Art. 2º As repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas a que se refere o art. 1º.

Parágrafo único. É assegurada, em todas as instituições financeiras, a prioridade de atendimento às pessoas mencionadas no art. 1º.

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 4º Os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, terão normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação, baixadas pela autoridade competente, destinada a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 6º A infração ao disposto nesta Lei sujeitará os responsáveis:

I - no caso de servidor ou de chefia responsável pela repartição pública, às penalidades previstas na legislação específica.

II - no caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa de R\$500,00 (quinhentos reais) a R\$2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículos sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º.

III - no caso das instituições financeiras, às penalidades previstas no art. 44, incisos I, II e III, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Parágrafo único. As penalidades de que trata este artigo serão elevadas ao dobro, em caso de reincidência.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de novembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Alcides Lopes Tápias

Martus Tavares

PROJETO DE LEI N.º 803, DE 2022

(Do Sr. José Nelto)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6552/2016.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. JOSÉ NELTO)

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, e transporte aéreo de passageiros em âmbito exclusivamente nacional, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo terrestres 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 Nas aeronaves de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 5% (cinco por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

§ 4º 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. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto busca ampliar o benefício concedido aos idosos no deslocamento deste entre estados brasileiros, tendo direito, também, a fazê-lo em viagens de avião.

O tráfego aéreo no Brasil vem gradativamente crescendo a cada dia, com consequente redução no número de transportes coletivos terrestres, pois, na prática e por vezes, o preço da passagem aérea é muito próximo do valor do bilhete do transporte terrestre.

Consequência disto é a redução no número de viagens térreas disponíveis ao público em geral, em especial, ao idoso que tem direito a fazê-lo de modo gratuito, já que lhe é reservado “apenas” 10% das cadeiras.

Assim, nada mais justo que incluirmos esse importante direito também ao transporte aéreo, mas, também por equilíbrio financeiro e econômico, em percentual menor – de 5%.

Importante destacar que as companhias aéreas que operem no Brasil certamente não sofrerão significativo impacto com esta medida, pois, como é de conhecimento público, tais empresas obtiveram em seu favor a possibilidade de cobrança por bagagens, o que fizeram ao fundamento de que tal fato iria reduzir o preço das passagens, o que não aconteceu¹.

Deste modo, como medida alternativa ao aludido benefício, nada mais justo que impor às aludidas empresas o dever de transportar os nossos idosos, em voos comerciais (exclusivamente nacionais), em pequena parcela de seus assentos.

Assim, rogo aos pares a aprovação da presente proposição.

1 <https://exame.com/brasil/cobranca-por-bagagem-nao-reduz-o-preco-das-passagens-e-irrita-o-congresso/>



Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado **JOSÉ NELTO**
(PODE/GO)

Apresentação: 04/04/2022 09:03 - Mesa

PL n.803/2022



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228805760000>



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.

PROJETO DE LEI N.º 1.127, DE 2022

(Da Sra. Rejane Dias)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica, para dispor sobre descontos em passagens aéreas nos casos em que especifica e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-8307/2017.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Da Sra. Deputada Rejane Dias)

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica, para dispor sobre descontos em passagens aéreas nos casos em que especifica e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a concessão de no mínimo 50% de desconto nos bilhetes de passagens aéreas, em casos de falecimento ou paciente internado com laudo ou diagnóstico médico de iminente perigo de morte.

Art. 2º O art. 227 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 227.....

§ 1º Em casos comprovados de morte ou paciente internado com laudo ou diagnóstico médico de iminente perigo de morte, o transportador oferecerá no mínimo 50% (cinquenta por cento) de desconto, por CPF, para aquisição de no máximo dois bilhetes de passagens aéreas.

§ 2º o disposto no parágrafo anterior aplica-se aos parentes consanguíneos ou afins na linha reta ou colateral até o segundo grau.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.” (NR)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rejane Dias
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226529757300>



JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 7.565, DE 19 de dezembro de 1986, dispõe sobre o código brasileiro de aeronáutica, ou seja, o Marco regulatório, encontra-se defasado, sendo necessário à sua reformulação.

O preço das passagens aéreas varia de acordo com a empresa baseado em perfis de consumidores para um mesmo serviço. Há diferença em um perfil que é o do turista que pode adquirir passagens com maior antecedência e com maior intervalo entre o voo de ida e de volta. O do viajante a trabalho que adquire passagens com pouca antecedência com menor intervalo entre o voo de ida e de volta.

Quanto maior o tempo, para aquisição das passagens maior o desconto, conseqüentemente menor o preço da passagem aérea. No entanto, quanto mais curto o prazo para aquisição da passagem maior será o seu preço.

No entanto há uma categoria, que precisa ser incluída urgentemente. São as pessoas que estão na eminência de perder ou já perderam um ente querido. Vamos chama-las de passagens em casos emergenciais que devem ser aquelas cujos parentes em linha reta ou colateral até segundo grau faleceram ou estão com paciente internado com laudo ou diagnóstico médico de iminente perigo de morte.

Algumas empresas aéreas no Brasil adotam essa prática, mas é importante deixar explícito na lei que nos casos de emergência a hospitalização de um parente próximo com risco de morte, ou ainda no caso de morte o transportador oferecerá no mínimo 50% (cinquenta por cento) de desconto, por CPF, para aquisição de no máximo dois bilhetes de passagens aéreas.



No ano de 2022 de janeiro a março o preço das passagens aéreas¹ no Brasil subiu até 62%. As maiores companhias de aviação comercial afirmam que o preço das passagens é dinâmico e está pressionado principalmente pela alta do querosene da aviação, que segue a cotação internacional do petróleo.

É preciso garantir aos familiares e aos consumidores um desconto mínimo para que essas pessoas possam se despedir com tranquilidade de seus entes queridos. Infelizmente imprevistos acontecem e todos nós estamos a mercê de passar por situações desagradáveis como essas principalmente quando se mora distante da família.

Diante o exposto conclamamos os nobres Pares para aprovação da presente iniciativa.

Sala das Sessões, em de maio de 2022.

Deputada Rejane Dias



1 <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/04/preco-da-passagem-aerea-dispara-em-2022-e-deve-continuar-subindo.shtml>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rejane Dias
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226529757300>



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.

.....
PROJETO DE LEI N.º 1.238, DE 2022
(Do Sr. Dr. Luiz Ovando)

Altera a legislação do Imposto sobre a Renda das Pessoas Físicas para estabelecer isenção progressiva de parcela dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar setenta e cinco anos e, em seguida, quando completar oitenta anos de idade.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-8496/2017.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. DR. LUIZ OVANDO)

Altera a legislação do Imposto sobre a Renda das Pessoas Físicas para estabelecer isenção progressiva de parcela dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar setenta e cinco anos e, em seguida, quando completar oitenta anos de idade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a legislação do Imposto sobre a Renda das Pessoas Físicas para estabelecer isenção progressiva de parcela dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar setenta e cinco anos e, em seguida, quando completar oitenta anos de idade.

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, passa a vigorar com as seguintes modificações, renumerando-se como § 1º o atual parágrafo único:

"Art. 4º

.....

VI-A - a quantia, correspondente a 50% (cinquenta por cento) dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma de até R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais), pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Luiz Ovando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223250045700>



direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar setenta e cinco anos de idade;

VI-B - a quantia, correspondente a 70% (setenta por cento) dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma de até R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais), pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar oitenta anos de idade;

§ 2º As deduções de que tratam os incisos VI, VI-A e VI-B deste artigo não podem ser acumuladas." (NR)

Art. 3º O art. 8º da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, passa a vigorar com as seguintes modificações:

"Art. 8º

§ 1º As quantias correspondentes à parcela isenta dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma, pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno, ou por entidade de previdência privada, representada pela soma dos valores mensais computados a partir do mês em que o contribuinte completar sessenta e cinco anos de idade referida no inciso VI do art. 4º, ou a partir do mês em que o contribuinte completar setenta e cinco e oitenta anos de idade referidas, respectivamente, nos incisos VI-A e VI-B do art. 4º, não integram a soma de que trata o inciso I.

....." (NR)

Art. 4º O art. 6º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com as seguintes modificações, renumerando-se como § 1º o atual parágrafo único:

"Art. 6º

XV-A – cinquenta por cento dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, de transferência para a reserva remunerada ou de reforma pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar setenta e cinco anos de idade, sem prejuízo da parcela isenta prevista na tabela de incidência mensal do imposto, até o valor de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais);



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Luiz Ovando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223250045700>



XV-B – setenta por cento dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, de transferência para a reserva remunerada ou de reforma pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar oitenta anos de idade, sem prejuízo da parcela isenta prevista na tabela de incidência mensal do imposto, até o valor de R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais);

.....

§ 2º As deduções de que tratam os incisos VI, VI-A e VI-B deste artigo não podem ser acumuladas." (NR)

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

Art. 6º Fica revogado o art. 28 da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995.

JUSTIFICAÇÃO

Nossa população está envelhecendo e essa é uma pauta que deve ser enfrentada pelo Congresso, sob o risco de deixarmos ao amparo parcela importante dos cidadãos brasileiros. O envelhecimento da sociedade está acontecendo de maneira cada vez mais rápida, tão acelerada que as soluções devem ser urgentes e imediatas. Os vários atores políticos desse país, inclusive nós Parlamentares, não podem deixar que os interesses e necessidades das pessoas idosas sejam deixados de lado nesse momento crucial.

A grande dificuldade de quem chega a terceira idade é o aumento nas despesas devido ao surgimento de doenças mais sérias. Segundo o Ministério da Saúde, 39,5% dos idosos possuem alguma doença crônica e quase 30% possuem duas ou mais¹. Essas pessoas têm uma despesa muito superior que as demais e, por consequência, não conseguem manter o mesmo padrão de vida.

Por essa razão, estamos apresentando este Projeto de Lei, o qual busca corrigir essa distorção por meio da legislação do Imposto sobre a Renda, possibilitando um maior limite de isenção do tributo para os aposentados com mais de setenta e cinco e um ainda maior para os aposentados com mais de oitenta anos de idade.



1
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Luiz Ovando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223250045700>



Temos de ter em mente o princípio que norteou a inclusão do inciso II no § 2º do art. 153 da Constituição Cidadã, o qual previa a não-incidência, nos termos e limites fixados em lei, sobre rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, pagos pela previdência social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, a pessoas idosas.

Esperamos contar com o apoio de nossos nobres pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2022.

DR. LUIZ OVANDO
DEPUTADO FEDERAL



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Luiz Ovando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223250045700>



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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....
TÍTULO VI
DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

.....
Seção III
Dos Impostos da União

Art. 153. Compete à União instituir impostos sobre:

- I - importação de produtos estrangeiros;
- II - exportação, para o exterior, de produtos nacionais ou nacionalizados;
- III - renda e proventos de qualquer natureza;
- IV - produtos industrializados;
- V - operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativas a títulos ou valores mobiliários;
- VI - propriedade territorial rural;
- VII - grandes fortunas, nos termos de lei complementar.

§ 1º É facultado ao Poder Executivo, atendidas as condições e os limites estabelecidos em lei, alterar as alíquotas dos impostos enumerados nos incisos I, II, IV e V.

§ 2º O imposto previsto no inciso III:

I - será informado pelos critérios da generalidade, da universalidade e da progressividade, na forma da lei;

II - [*\(Revogado pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

§ 3º O imposto previsto no inciso IV:

I - será seletivo, em função da essencialidade do produto;

II - será não cumulativo, compensando-se o que for devido em cada operação com o montante cobrado nas anteriores;

III - não incidirá sobre produtos industrializados destinados ao exterior.

IV - terá reduzido seu impacto sobre a aquisição de bens de capital pelo contribuinte do imposto,

na forma da lei. [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)](#)

§ 4º O imposto previsto no inciso VI do *caput*: [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)](#)

I - será progressivo e terá suas alíquotas fixadas de forma a desestimular a manutenção de propriedades improdutivas; [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)](#)

II - não incidirá sobre pequenas glebas rurais, definidas em lei, quando as explore o proprietário que não possua outro imóvel; [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)](#)

III - será fiscalizado e cobrado pelos Municípios que assim optarem, na forma da lei, desde que não implique redução do imposto ou qualquer outra forma de renúncia fiscal. [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)](#)

§ 5º O ouro, quando definido em lei como ativo financeiro ou instrumento cambial, sujeita-se exclusivamente à incidência do imposto de que trata o inciso V do *caput* deste artigo, devido na operação de origem; a alíquota mínima será de um por cento, assegurada a transferência do montante da arrecadação nos seguintes termos:

I - trinta por cento para o Estado, o Distrito Federal ou o Território, conforme a origem;

II - setenta por cento para o Município de origem.

Art. 154. A União poderá instituir:

I - mediante lei complementar, impostos não previstos no artigo anterior, desde que sejam não cumulativos e não tenham fato gerador ou base de cálculo próprios dos discriminados nesta Constituição;

II - na iminência ou no caso de guerra externa, impostos extraordinários, compreendidos ou não em sua competência tributária, os quais serão suprimidos, gradativamente, cessadas as causas de sua criação.

LEI Nº 9.250, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1995

Altera a Legislação do Imposto de Renda das Pessoas Físicas e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A partir de 1º de janeiro de 1996 o imposto de renda das pessoas físicas será determinado segundo as normas da legislação vigente, com as alterações desta Lei.

Art. 2º Os valores expressos em UFIR na legislação do imposto de renda das pessoas físicas ficam convertidos em Reais, tomando-se por base o valor da UFIR vigente em 1º de janeiro de 1996.

CAPÍTULO II DA INCIDÊNCIA MENSAL DO IMPOSTO

Art. 3º O imposto de renda incidente sobre os rendimentos de que tratam os arts. 7º, 8º e 12, da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, será calculado de acordo com a seguinte tabela progressiva em Reais:

BASE DE CÁLCULO EM R\$	ALÍQUOTA%	PARCELA A DEDUZIR DO IMPOSTO EM R\$
até 900,00	-	-
acima de 900,00 até 1.800,00	15	135

acima de 1.800,00	25	315

Parágrafo único. O imposto de que trata este artigo será calculado sobre os rendimentos efetivamente recebidos em cada mês.

Art. 4º Na determinação da base de cálculo sujeita à incidência mensal do imposto de renda poderão ser deduzidas:

I - a soma dos valores referidos no art. 6º da Lei nº 8.134, de 27 de dezembro de 1990;

II - as importâncias pagas a título de pensão alimentícia em face das normas do Direito de Família, quando em cumprimento de decisão judicial, inclusive a prestação de alimentos provisionais, de acordo homologado judicialmente, ou de escritura pública a que se refere o art. 1.124-A da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil; [Inciso com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, produzindo efeitos a partir de 5/1/2007, de acordo com o inciso V do art. 41\)](#)

III - a quantia, por dependente, de: [“Caput” do inciso com redação dada pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

a) R\$ 132,05 (cento e trinta e dois reais e cinco centavos), para o ano-calendário de 2007; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

b) R\$ 137,99 (cento e trinta e sete reais e noventa e nove centavos), para o ano-calendário de 2008; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

c) R\$ 144,20 (cento e quarenta e quatro reais e vinte centavos), para o ano-calendário de 2009; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

d) R\$ 150,69 (cento e cinquenta reais e sessenta e nove centavos), para o ano-calendário de 2010; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007, com redação dada pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

e) R\$ 157,47 (cento e cinquenta e sete reais e quarenta e sete centavos), para o ano-calendário de 2011; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

f) R\$ 164,56 (cento e sessenta e quatro reais e cinquenta e seis centavos), para o ano-calendário de 2012; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

g) R\$ 171,97 (cento e setenta e um reais e noventa e sete centavos), para o ano-calendário de 2013; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

h) R\$ 179,71 (cento e setenta e nove reais e setenta e um centavos), para o ano-calendário de 2014 e nos meses de janeiro a março do ano-calendário de 2015; e [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, e com redação dada pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015\)](#)

i) R\$ 189,59 (cento e oitenta e nove reais e cinquenta e nove centavos), a partir do mês de abril do ano-calendário de 2015; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015\)](#)

IV - as contribuições para a Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - as contribuições para as entidades de previdência privada domiciliadas no País, cujo ônus tenha sido do contribuinte, destinadas a custear benefícios complementares assemelhados aos da Previdência Social;

VI - a quantia, correspondente à parcela isenta dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma, pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de

direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar 65 (sessenta e cinco) anos de idade, de: [“Caput” do inciso com redação dada pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#)

a) R\$ 1.313,69 (mil, trezentos e treze reais e sessenta e nove centavos), por mês, para o ano-calendário de 2007; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

b) R\$ 1.372,81 (mil, trezentos e setenta e dois reais e oitenta e um centavos), por mês, para o ano-calendário de 2008; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

c) R\$ 1.434,59 (mil, quatrocentos e trinta e quatro reais e cinquenta e nove centavos), por mês, para o ano-calendário de 2009; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

d) R\$ 1.499,15 (mil, quatrocentos e noventa e nove reais e quinze centavos), por mês, para o ano-calendário de 2010; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007, com redação dada pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

e) R\$ 1.566,61 (mil, quinhentos e sessenta e seis reais e sessenta e um centavos), por mês, para o ano-calendário de 2011; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

f) R\$ 1.637,11 (mil, seiscentos e trinta e sete reais e onze centavos), por mês, para o ano-calendário de 2012; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

g) R\$ 1.710,78 (mil, setecentos e dez reais e setenta e oito centavos), por mês, para o ano-calendário de 2013; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

h) R\$ 1.787,77 (mil, setecentos e oitenta e sete reais e setenta e sete centavos), por mês, para o ano-calendário de 2014 e nos meses de janeiro a março do ano-calendário de 2015; e [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, e com redação dada pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015\)](#)

i) R\$ 1.903,98 (mil, novecentos e três reais e noventa e oito centavos), por mês, a partir do mês de abril do ano-calendário de 2015; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015\)](#)

VII - as contribuições para as entidades fechadas de previdência complementar de natureza pública de que trata o § 15 do art. 40 da Constituição Federal, cujo ônus tenha sido do contribuinte, destinadas a custear benefícios complementares assemelhados aos da Previdência Social. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.832, de 20/6/2013, com redação dada pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014, em vigor a partir de 1/1/2015\)](#)

Parágrafo único. A dedução permitida pelo inciso V aplica-se exclusivamente à base de cálculo relativa aos seguintes rendimentos, assegurada, nos demais casos, a dedução dos valores pagos a esse título, por ocasião da apuração da base de cálculo do imposto devido no ano-calendário, conforme disposto na alínea e do inciso II do art. 8º desta Lei: [“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.202, de 8/12/2015\)](#)

I - do trabalho com vínculo empregatício ou de administradores; e [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.202, de 8/12/2015\)](#)

II - proventos de aposentados e pensionistas, quando a fonte pagadora for responsável pelo desconto e respectivo pagamento das contribuições previdenciárias. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.202, de 8/12/2015\)](#)

Art. 5º As pessoas físicas residentes ou domiciliadas no Brasil que recebam rendimentos de trabalho assalariado, em moeda estrangeira, de autarquias ou repartições do Governo brasileiro, situadas no exterior, estão sujeitas ao imposto de renda na fonte incidente sobre a base de cálculo de que trata o art. 4º, mediante utilização da tabela progressiva de que trata o art. 3º.

§ 1º Os rendimentos em moeda estrangeira serão convertidos em Reais, mediante utilização do

valor do dólar dos Estados Unidos da América fixado para compra pelo Banco Central do Brasil para o último dia útil da primeira quinzena do mês anterior ao do pagamento do rendimento.

§ 2º As deduções de que tratam os incisos II, IV e V do art. 4º serão convertidas em Reais, mediante utilização do valor do dólar dos Estados Unidos da América fixado para venda pelo Banco Central do Brasil para o último dia útil da primeira quinzena do mês anterior ao do pagamento do rendimento.

§ 3º As pessoas físicas computarão, na determinação da base de cálculo de que trata o art. 4º e na declaração de rendimentos, 25% do total dos rendimentos do trabalho assalariado recebidos nas condições referidas neste artigo.

Art. 6º Os rendimentos recebidos de fontes situadas no exterior, sujeitos a tributação no Brasil, bem como o imposto pago no exterior, serão convertidos em Reais mediante utilização do valor do dólar dos Estados Unidos da América fixado para compra pelo Banco Central do Brasil para o último dia útil da primeira quinzena do mês anterior ao do recebimento do rendimento.

CAPÍTULO III DA DECLARAÇÃO DE RENDIMENTOS

Art. 7º A pessoa física deverá apurar o saldo em Reais do imposto a pagar ou o valor a ser restituído, relativamente aos rendimentos percebidos no ano-calendário, e apresentar anualmente, até o último dia útil do mês de abril do ano-calendário subsequente, declaração de rendimentos em modelo aprovado pela Secretaria da Receita Federal.

§ 1º O prazo de que trata este artigo aplica-se inclusive à declaração de rendimentos relativa ao exercício de 1996, ano-calendário de 1995.

§ 2º O Ministro da Fazenda poderá estabelecer limites e condições para dispensar pessoas físicas da obrigação de apresentar declaração de rendimentos. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997\)*](#)

§ 3º Fica o Ministro da Fazenda autorizado a prorrogar o prazo para a apresentação da declaração, dentro do exercício financeiro.

§ 4º Homologada a partilha ou feita a adjudicação dos bens, deverá ser apresentada pelo inventariante, dentro de trinta dias contados da data em que transitar em julgado a sentença respectiva, declaração dos rendimentos correspondentes ao período de 1º de janeiro até a data da homologação ou adjudicação.

§ 5º Se a homologação ou adjudicação ocorrer antes do prazo anualmente fixado para a entrega das declarações de rendimentos, juntamente com a declaração referida no parágrafo anterior deverá ser entregue a declaração dos rendimentos correspondente ao ano-calendário anterior.

Art. 8º A base de cálculo do imposto devido no ano-calendário será a diferença entre as somas:
I - de todos os rendimentos percebidos durante o ano-calendário, exceto os isentos, os não-tributáveis, os tributáveis exclusivamente na fonte e os sujeitos à tributação definitiva;

II - das deduções relativas:

a) aos pagamentos efetuados, no ano-calendário, a médicos, dentistas, psicólogos, fisioterapeutas, fonoaudiólogos, terapeutas ocupacionais e hospitais, bem como as despesas com exames laboratoriais, serviços radiológicos, aparelhos ortopédicos e próteses ortopédicas e dentárias;

b) a pagamentos de despesas com instrução do contribuinte e de seus dependentes, efetuados a estabelecimentos de ensino, relativamente à educação infantil, compreendendo as creches e as pré-escolas; ao ensino fundamental; ao ensino médio; à educação superior, compreendendo os cursos de graduação e de pós-graduação (mestrado, doutorado e especialização); e à educação profissional, compreendendo o ensino técnico e o tecnológico, até o limite anual individual de: [*\(“Caput” da alínea com redação dada pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)*](#)

1. R\$ 2.480,66 (dois mil, quatrocentos e oitenta reais e sessenta e seis centavos), para o ano-

calendário de 2007; [Item acrescido pela Lei nº 11.119, de 25/5/2005 e com nova redação dada pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

2. R\$ 2.592,29 (dois mil, quinhentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos), para o ano-calendário de 2008; [Item acrescido pela Lei nº 11.119, de 25/5/2005 e com nova redação dada pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

3. R\$ 2.708,94 (dois mil, setecentos e oito reais e noventa e quatro centavos), para o ano-calendário de 2009; [Item acrescido pela Lei nº 11.119, de 25/5/2005 e com nova redação dada pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

4. R\$ 2.830,84 (dois mil, oitocentos e trinta reais e oitenta e quatro centavos) para o ano-calendário de 2010; [Item acrescido pela Lei nº 11.119, de 25/5/2005 e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011](#))

5. [Item acrescido pela Lei nº 11.119, de 25/5/2005 e revogado pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

6. R\$ 2.958,23 (dois mil, novecentos e cinquenta e oito reais e vinte e três centavos) para o ano-calendário de 2011; [Item acrescido pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011](#))

7. R\$ 3.091,35 (três mil, noventa e um reais e trinta e cinco centavos) para o ano-calendário de 2012; [Item acrescido pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011](#))

8. R\$ 3.230,46 (três mil, duzentos e trinta reais e quarenta e seis centavos) para o ano-calendário de 2013; [Item acrescido pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011](#))

9. R\$ 3.375,83 (três mil, trezentos e setenta e cinco reais e oitenta e três centavos) para o ano-calendário de 2014; e [Item acrescido pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, e com redação dada pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015](#))

10. R\$ 3.561,50 (três mil, quinhentos e sessenta e um reais e cinquenta centavos), a partir do ano-calendário de 2015; [Item acrescido pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015](#))

c) à quantia, por dependente, de: [“Caput” da alínea com redação dada pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

1. R\$ 1.584,60 (mil, quinhentos e oitenta e quatro reais e sessenta centavos), para o ano-calendário de 2007; [Item acrescido pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

2. R\$ 1.655,88 (mil, seiscentos e cinquenta e cinco reais e oitenta e oito centavos), para o ano-calendário de 2008; [Item acrescido pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

3. R\$ 1.730,40 (mil, setecentos e trinta reais e quarenta centavos), para o ano-calendário de 2009; [Item acrescido pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

4. R\$ 1.808,28 (mil, oitocentos e oito reais e vinte e oito centavos) para o ano-calendário de 2010; [Item acrescido pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007, com nova redação dada pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011](#))

5. R\$ 1.889,64 (mil, oitocentos e oitenta e nove reais e sessenta e quatro centavos) para o ano-calendário de 2011; [Item acrescido pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011](#))

6. R\$ 1.974,72 (mil, novecentos e setenta e quatro reais e setenta e dois centavos) para o ano-calendário de 2012; [Item acrescido pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011](#))

7. R\$ 2.063,64 (dois mil, sessenta e três reais e sessenta e quatro centavos) para o ano-calendário de 2013; [Item acrescido pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº](#)

12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011)

8. R\$ 2.156,52 (dois mil, cento e cinquenta e seis reais e cinquenta e dois centavos) para o ano-calendário de 2014; e (Item acrescido pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, e com redação dada pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015)

9. R\$ 2.275,08 (dois mil, duzentos e setenta e cinco reais e oito centavos), a partir do ano-calendário de 2015; (Item acrescido pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015)

d) às contribuições para a Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

e) às contribuições para as entidades de previdência privada domiciliadas no País, cujo ônus tenha sido do contribuinte, destinadas a custear benefícios complementares assemelhados aos da Previdência Social;

f) às importâncias pagas a título de pensão alimentícia em face das normas do Direito de Família, quando em cumprimento de decisão judicial, inclusive a prestação de alimentos provisionais, de acordo homologado judicialmente, ou de escritura pública a que se refere o art. 1.124-A da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil; (Alínea com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, produzindo efeitos a partir de 5/1/2007, de acordo com o inciso V do art. 41)

g) às despesas escrituradas no Livro Caixa, previstas nos incisos I a III do art. 6º da Lei nº 8.134, de 27 de dezembro de 1990, no caso de trabalho não-assalariado, inclusive dos leiloeiros e dos titulares de serviços notariais e de registro.

h) (VETADO na Lei nº 12.469, de 26/8/2011)

i) às contribuições para as entidades fechadas de previdência complementar de natureza pública de que trata o § 15 do art. 40 da Constituição Federal, cujo ônus tenha sido do contribuinte, destinadas a custear benefícios complementares assemelhados aos da Previdência Social. (Alínea acrescida pela Lei nº 12.832, de 20/6/2013, com redação dada pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014, em vigor a partir de 1/1/2015)

j) (VETADO na Lei nº 13.149, de 21/7/2015)

§ 1º A quantia correspondente à parcela isenta dos rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma, pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno, ou por entidade de previdência privada, representada pela soma dos valores mensais computados a partir do mês em que o contribuinte completar sessenta e cinco anos de idade, não integrará a soma de que trata o inciso I.

§ 2º O disposto na alínea a do inciso II:

I - aplica-se, também, aos pagamentos efetuados a empresas domiciliadas no País, destinados à cobertura de despesas com hospitalização, médicas e odontológicas, bem como a entidade que assegurem direito de atendimento ou ressarcimento de despesas da mesma natureza;

II - restringe-se aos pagamentos efetuados pelo contribuinte, relativos ao próprio tratamento e ao de seus dependentes;

III - limita-se a pagamentos especificados e comprovados, com indicação do nome, endereço e número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas - CPF ou no Cadastro Geral de Contribuintes - CGC de quem os recebeu, podendo, na falta de documentação, ser feita indicação do cheque nominativo pelo qual foi efetuado o pagamento;

IV - não se aplica às despesas ressarcidas por entidade de qualquer espécie ou cobertas por contrato de seguro;

V - no caso de despesas com aparelhos ortopédicos e próteses ortopédicas e dentárias, exige-se a comprovação com receituário médico e nota fiscal em nome do beneficiário.

§ 3º As despesas médicas e de educação dos alimentandos, quando realizadas pelo alimentante

em virtude de cumprimento de decisão judicial, de acordo homologado judicialmente ou de escritura pública a que se refere o art. 1.124-A da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil, poderão ser deduzidas pelo alimentante na determinação da base de cálculo do imposto de renda na declaração, observado, no caso de despesas de educação, o limite previsto na alínea b do inciso II do *caput* deste artigo. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, produzindo efeitos a partir de 5/1/2007, de acordo com o inciso V do art. 41\)](#)

§ 4º [\(VETADO na Lei nº 12.469, de 26/8/2011\)](#)

Art. 9º O resultado da atividade rural, apurado na forma da Lei nº 8.023, de 12 de abril de 1990, com as alterações posteriores, quando positivo, integrará a base de cálculo do imposto definida no artigo anterior.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 28. O inciso XV do art. 6º da Lei 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º.

XV - os rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, transferência para a reserva remunerada ou reforma, pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno, ou por entidade de previdência privada, até o valor de R\$ 900,00 (novecentos reais), por mês, a partir do mês em que o contribuinte completar sessenta e cinco anos de idade, sem prejuízo da parcela isenta prevista na tabela de incidência mensal do imposto."

Art. 29. Estão isentos do imposto de renda na fonte os rendimentos pagos a pessoa física, residente ou domiciliada no exterior, por autarquias ou repartições do Governo brasileiro situadas fora do território nacional e que correspondam a serviços prestados a esses órgãos.

LEI Nº 7.713, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1988

Altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Art. 6º Ficam isentos do imposto de renda os seguintes rendimentos percebidos por pessoas físicas:

I - a alimentação, o transporte e os uniformes ou vestimentas especiais de trabalho, fornecidos gratuitamente pelo empregador a seus empregados, ou a diferença entre o preço cobrado e o valor de mercado;

II - as diárias destinadas, exclusivamente, ao pagamento de despesas de alimentação e pousada, por serviço eventual realizado em município diferente do da sede de trabalho;

III - o valor locativo do prédio construído, quando ocupado por seu proprietário ou cedido gratuitamente para uso do cônjuge ou de parentes de primeiro grau;

IV - as indenizações por acidentes de trabalho;

V - a indenização e o aviso prévio pagos por despedida ou rescisão de contrato de trabalho, até o limite garantido por lei, bem como o montante recebido pelos empregados e diretores, ou respectivos beneficiários, referente aos depósitos, juros e correção monetária creditados em contas vinculadas, nos termos da legislação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;

VI - o montante dos depósitos, juros, correção monetária e quotas-partes creditados em contas individuais pelo Programa de Integração Social e pelo Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público;

VII - os seguros recebidos de entidades de previdência privada decorrentes de morte ou invalidez permanente do participante. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.250, de 26/12/1995\)](#)

VIII - as contribuições pagas pelos empregadores relativas a programas de previdência privada em favor de seus empregados e dirigentes;

IX - os valores resgatados dos Planos de Poupança e Investimento - PAIT, de que trata o Decreto-Lei nº 2.292, de 21 de novembro de 1986, relativamente à parcela correspondente às contribuições efetuadas pelo participante;

X - as contribuições empresariais a Plano de Poupança e Investimento - PAIT, aqui se refere o art. 5º, § 2º, do Decreto-Lei nº 2.292, de 21 de novembro de 1986;

XI - o pecúlio recebido pelos aposentados que voltam a trabalhar em atividade sujeita ao regime previdenciário, quando dela se afastarem, e pelos trabalhadores que ingressarem nesse regime após completarem sessenta anos de idade, pago pelo Instituto Nacional de Previdência Social ao segurado ou a seus dependentes, após sua morte, nos termos do art. 1º da Lei nº 6.243, de 24 de setembro de 1975;

XII - as pensões e os proventos concedidos de acordo com os Decretos-Leis, nºs 8.794 e 8.795, de 23 de janeiro de 1946, e Lei nº 2.579, de 23 de agosto de 1955, e art. 30 da Lei nº 4.242, de 17 de julho de 1963, em decorrência de reforma ou falecimento de ex-combatente da Força Expedicionária Brasileira;

XIII - capital das apólices de seguro ou pecúlio pago por morte do segurado, bem como os prêmios de seguro restituídos em qualquer caso, inclusive no de renúncia do contrato;

XIV - os proventos de aposentadoria ou reforma motivada por acidente em serviço e os percebidos pelos portadores de moléstia profissional, tuberculose ativa, alienação mental, esclerose múltipla, neoplasia maligna, cegueira, hanseníase, paralisia irreversível e incapacitante, cardiopatia grave, doença de Parkinson, espondiloartrose anquilosante, nefropatia grave, hepatopatia grave, estados avançados da doença de Paget (osteíte deformante), contaminação por radiação, síndrome da imunodeficiência adquirida, com base em conclusão da medicina especializada, mesmo que a doença tenha sido contraída depois da aposentadoria ou reforma; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.052, de 29/12/2004\)](#) [\(Vide ADI nº 6.025/2018\)](#)

XV - os rendimentos provenientes de aposentadoria e pensão, de transferência para a reserva remunerada ou de reforma pagos pela Previdência Social da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, por qualquer pessoa jurídica de direito público interno ou por entidade de previdência privada, a partir do mês em que o contribuinte completar 65 (sessenta e cinco) anos de idade, sem prejuízo da parcela isenta prevista na tabela de incidência mensal do imposto, até o valor de: [\(“Caput” do inciso com redação dada pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

a) R\$ 1.313,69 (mil, trezentos e treze reais e sessenta e nove centavos), por mês, para o ano-calendário de 2007; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

b) R\$ 1.372,81 (mil, trezentos e setenta e dois reais e oitenta e um centavos), por mês, para o ano-calendário de 2008; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

c) R\$ 1.434,59 (mil, quatrocentos e trinta e quatro reais e cinquenta e nove centavos), por mês, para o ano-calendário de 2009; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007\)](#)

d) R\$ 1.499,15 (mil, quatrocentos e noventa e nove reais e quinze centavos), por mês, para o ano-calendário de 2010; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.482, de 31/5/2007, com nova redação dada pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011\)](#)

e) R\$ 1.566,61 (mil, quinhentos e sessenta e seis reais e sessenta e um centavos), por mês, para

o ano-calendário de 2011; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

f) R\$ 1.637,11 (mil, seiscentos e trinta e sete reais e onze centavos), por mês, para o ano-calendário de 2012; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

g) R\$ 1.710,78 (mil, setecentos e dez reais e setenta e oito centavos), por mês, para o ano-calendário de 2013; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, produzindo efeitos a partir de 1/4/2011\)](#)

h) R\$ 1.787,77 (mil, setecentos e oitenta e sete reais e setenta e sete centavos), por mês, para o ano-calendário de 2014 e nos meses de janeiro a março do ano-calendário de 2015; e [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 528, de 25/3/2011, convertida na Lei nº 12.469, de 26/8/2011, e com redação dada pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015\)](#)

i) R\$ 1.903,98 (mil, novecentos e três reais e noventa e oito centavos), por mês, a partir do mês de abril do ano-calendário de 2015; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 670, de 10/3/2015, convertida na Lei nº 13.149, de 21/7/2015\)](#)

XVI - o valor dos bens adquiridos por doação ou herança;

XVII - os valores decorrentes de aumento de capital:

a) mediante a incorporação de reservas ou lucros que tenham sido tributados na forma do art. 36 desta Lei;

b) efetuado com observância do disposto no art. 63 do Decreto-Lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, relativamente aos lucros apurados em períodos-base encerrados anteriormente à vigência desta Lei;

XVIII - a correção monetária de investimentos, calculada aos mesmos índices aprovados para os Bônus do Tesouro Nacional - BTN, e desde que seu pagamento ou crédito ocorra em intervalos não inferiores a trinta dias; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 7.799, de 10/7/1989\)](#)

XIX - a diferença entre o valor de aplicação e o de resgate de quotas de fundos de aplicações de curto prazo;

XX - ajuda de custo destinada a atender às despesas com transporte, frete e locomoção do beneficiado e seus familiares, em caso de remoção de um município para outro, sujeita à comprovação posterior pelo contribuinte;

XXI - os valores recebidos a título de pensão quando o beneficiário desse rendimento for portador das doenças relacionadas no inciso XIV deste artigo, exceto as decorrentes de moléstia profissional, com base em conclusão da medicina especializada, mesmo que a doença tenha sido contraída após a concessão da pensão; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 8.541, de 23/12/1992\)](#)

XXII - os valores pagos em espécie pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, relativos ao Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS e ao Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, no âmbito de programas de concessão de crédito voltados ao estímulo à solicitação de documento fiscal na aquisição de mercadorias e serviços; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 451, de 15/12/2008, convertida na Lei nº 11.945, de 4/6/2009, produzindo efeitos a partir de 1/1/2009\)](#)

XXIII - o valor recebido a título de vale-cultura. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.761, de 27/12/2012\)](#)

Parágrafo único. O disposto no inciso XXII do *caput* deste artigo não se aplica aos prêmios recebidos por meio de sorteios, em espécie, bens ou serviços, no âmbito dos referidos programas. [\(Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 451, de 15/12/2008, convertida na Lei nº 11.945, de 4/6/2009, produzindo efeitos a partir de 1/1/2009\)](#)

Art. 7º Ficam sujeito à incidência do imposto de renda na fonte, calculado de acordo com o

disposto no art. 25 desta Lei:

I - os rendimentos do trabalho assalariado, pagos ou creditados por pessoas físicas ou jurídicas;
II - os demais rendimentos percebidos por pessoas físicas, que não estejam sujeitos à tributação exclusiva na fonte, pagos ou creditados por pessoas jurídicas.

§ 1º O imposto a que se refere este artigo será retido por ocasião de cada pagamento ou crédito e, se houver mais de um pagamento ou crédito, pela mesma fonte pagadora, aplicar-se-á a alíquota correspondente à soma dos rendimentos pagos ou creditados à pessoa física no mês, a qualquer título.

§ 2º [Revogado pela Lei nº 8.218, de 29/8/1991](#)

§ 3º (VETADO).

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.118, DE 2022 (Do Sr. Célio Silveira)

Altera o artigo 40 da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providências, para elevar o número de assentos reservados às pessoas idosas e disciplinar descontos nos valores das passagens no sistema de transporte coletivo interestadual.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-8094/2017.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022
(Do Sr. Célio Silveira)

Altera o artigo 40 da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providências, para elevar o número de assentos reservados às pessoas idosas e disciplinar descontos nos valores das passagens no sistema de transporte coletivo interestadual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o artigo 40 da Lei 10.741, de 2003, que dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providências, para elevar o número de assentos reservados às pessoas idosas e disciplinar descontos nos valores das passagens no sistema de transporte coletivo interestadual.

Art. 2º O artigo 40 da Lei 10.741/2003, de 1º de outubro de 2003, passa vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40
.....
I – a reserva de 4 (quatro) vagas gratuitas por veículo para pessoas idosas com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos;
II – desconto de 70% (setenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para as pessoas idosas que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos e que solicitarem a gratuidade com no pelo menos 30 dias de antecedência da data da viagem.
III - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para as pessoas idosas que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos e que solicitarem a gratuidade com menos de 30 dias de antecedência da data da viagem.
.....” (NR)



Art. 3º Esta Lei entra em vigor após 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto da Pessoa Idosa, lei que marcou grandes avanços na proteção conferida às pessoas com idade igual ou superior a 60 anos, garante benefícios no transporte coletivo público, dentre eles a reserva de duas vagas gratuitas por veículo no sistema de transporte coletivo interestadual para as pessoas idosas com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos.

Ocorre que na maioria das vezes, ao solicitar a gratuidade, o idoso se depara com a falta de disponibilidade de vaga, o que o impede de desfrutar da benesse concedida pela Lei.

Diante de tantas negativas, as pessoas idosas ficam à mercê das empresas de transporte, pois não há como comprovar a real ocupação daquela vaga.

Inúmeras são as reclamações sobre a indisponibilidade de vagas, o que muitas vezes faz com que a pessoa idosa, mesmo solicitando com a máxima antecedência permitida, não consiga realizar o deslocamento de forma gratuita. A justificativa das empresas é sempre a mesma, muitas solicitações para poucos assentos gratuitos, o que mostra a defasagem do número estabelecido no Estatuto.

Nesse sentido, com o fim de minimizar o problema, o presente Projeto de Lei aumenta de duas para quatro vagas gratuitas por veículo no sistema de transporte coletivo interestadual para as pessoas idosas com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos.



Além disso, o art. 40, inciso II, do Estatuto da Pessoa Idosa prevê que quando o maior de 60 anos com a renda citada acima não consegue a vaga gratuita, tem direito a um desconto de 50% no valor da passagem a qual deseja adquirir.

No entanto, considerando que nessa idade há um aumento substancial do custo de vida, especialmente com medicações e serviços de saúde, o desconto de 50% para quem recebe até dois salários-mínimos é insuficiente.

Nesse contexto, este Projeto de Lei visa aumentar o percentual de desconto mínimo àqueles que solicitarem o benefício com no mínimo trinta dias de antecedência.

Vale destacar ainda a previsão do prazo de 180 dias para entrada em vigor desta Lei após sua publicação para que as empresas promovam as adaptações necessárias ao cumprimento da norma.

Amparado em tais argumentos é que peço o apoio dos Nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei, que tanto contribuirá para o respeito daqueles que já passaram por tantos obstáculos na vida e que hoje se encontram com uma idade avançada, merecendo amparo e respeito.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado CÉLIO SILVEIRA



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 da Pessoa Idosa e dá outras providências. ([Ementa com redação dada pela Lei nº 14.423, de 22/7/2022](#))

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. 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 pessoas idosas com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 14.423, de 22/7/2022](#))

II - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para as pessoas idosas que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos. ([Inciso com redação dada pela Lei nº 14.423, de 22/7/2022](#))

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 as pessoas idosas, 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 à pessoa idosa. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 14.423, de 22/7/2022](#))

PROJETO DE LEI N.º 2.451, DE 2022
(Do Sr. Ney Leprevost)

Altera a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, para aumentar a reserva de vagas gratuitas para pessoa idosa no sistema de transporte interestadual.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-8094/2017.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2022.
(Deputado Ney Leprevost)

Altera a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, para aumentar a reserva de vagas gratuitas para pessoa idosa no sistema de transporte interestadual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica alterada a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, Estatuto da Pessoa Idosa, visando aumentar a reserva de vagas gratuitas junto ao sistema de transporte interestadual, para a pessoa idosa, com renda igual ou inferior a 02 (dois) salários mínimos.

Art. 2º O inciso I do art. 40 da Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 40 (...)

I - a reserva de 4 (quatro) vagas gratuitas por veículo para pessoas idosas com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos. (N.R)

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

JUSTIFICATIVA

O Presente Projeto de Lei visa alterar a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, Estatuto da Pessoa Idosa, para aumentar a reserva de vagas gratuitas junto ao sistema de transporte interestadual, para a pessoa idosa, com renda igual ou inferior 02 (dois) salários mínimos.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 10/09/2022 16:18 - Mesa

PL n.2451/2022

De acordo com IBGE, em 2019, o Brasil tinha mais de 29 milhões de idosos. A projeção é que esse número ultrapasse 73 milhões em 2060.¹ Diante disso, é notório o aumento da população idosa e necessário revisar as políticas públicas existentes para esse público reavaliando se o que já está previsto atende ao atual demanda da sociedade.

No que se refere ao transporte interestadual, o aumento das vagas gratuitas reservadas a pessoa idosa com renda igual ou inferior 02 (dois) salários mínimos, tem sido pauta constante de debate no âmbito dos Conselhos de Políticas Públicas da Pessoa Idosa. Haja vista que os conselhos defendem e representam os anseios deste público, é notório que a atual previsão legal se encontra defasada em relação a real necessidade da população, motivo pelo qual apresentamos a presente proposta.

Ademais, para ilustrarmos a necessidade do aumento de vagas, observamos que esta é prevista como meta no II Plano Estadual dos Direitos da Pessoa Idosa do Estado do Paraná², compondo o eixo que versa sobre os Direitos Fundamentais na construção/efetivação das políticas públicas de moradia e transporte para a população idosa. Tal instrumento foi construído a partir do debate representativo municipalista que aconteceu nas conferências municipais dos direitos da Pessoa Idosa, referendado pela Conferência Estadual, consolidando desta forma o anseio coletivo deste público.

Por isso, diante da importância do tema, peço e conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, ____ de agosto de 2022.

(assinado eletronicamente)
Deputado NEY LEPREVOST
(UNIÃO/PR)

1 <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/21837-projecao-da-populacao-2018-numero-de-habitantes-do-pais-deve-parar-de-crescer-em-2047>

2 https://www.cedi.pr.gov.br/sites/cedi/arquivos_restritos/files/documento/2022-05/2o._plano_estadual_pessoa_idosa_web.pdf



* C D 2 2 7 2 2 2 0 5 0 2 0 *

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 da Pessoa Idosa e dá outras providências. [*\(Ementa com redação dada pela Lei nº 14.423, de 22/7/2022\)*](#)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

.....
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 pessoas idosas com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.423, de 22/7/2022\)*](#)

II - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para as pessoas idosas que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos. [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.423, de 22/7/2022\)*](#)

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 as pessoas idosas, 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 à pessoa idosa. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 14.423, de 22/7/2022\)*](#)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.881, DE 2022**(Do Sr. Alexandre Frota)**

“Estabelece a gratuidade nos serviços de transportes coletivos em todas as cidades e estados da federação, inclusive Distrito Federal, para pessoas com mais de 60 anos e reserva assentos para os mesmos”

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-231/2021.



PROJETO DE LEI Nº DE 2022

(Deputado Alexandre Frota)

“Estabelece a gratuidade nos serviços de transportes coletivos em todas as cidades e estados da federação, inclusive Distrito Federal, para pessoas com mais de 60 anos e reserva assentos para os mesmos”

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Todas as pessoas com mais de 60 e menos de 65 anos tem o direito a gratuidade nos transportes públicos coletivos municipais, estaduais e nacionais, desde que esteja vinculado a programas sociais e devidamente cadastrado no CADÚNICO

§ 1º Para os transportes interestaduais serão reservados 10% (dez por cento) das passagens em ônibus e aviões, para atendimento ao público do caput deste artigo, caso seja ultrapassado este limite o idoso não poderá pagar mais que 50% (cinquenta por cento) da tarifa.

Art. 2º As empresas de transportes coletivos deverão reservar 10% (dez por cento) dos assentos para que idosos e 10% (dez por cento) para pessoas com dificuldades de locomoção, que deverão estar sentados.

Art. 2º Os Estados, Distrito Federal e Municípios terão até sessenta dias para regulamentar esta lei.





Apresentação: 29/11/2022 18:06:28.957 - Mesa

PL n.2881/2022

Os idosos assim considerados pelo Estatuto do Idoso, com idade igual ou superior a 60 e menos de 65 anos, devem gozar de gratuidade nos transportes públicos brasileiros, em virtude de suas idades, porém devem ser pessoas inscritas no cadunico.

Este Projeto de Lei visa dar uma maior atenção ao idoso de baixa renda para que não se sinta improdutivo e isolado da sociedade em virtude de sua aposentadoria ou falta de trabalho.

O direito de locomoção, de ir e vir da maneira mais confortável possível tem que ser respeitado, mormente para as pessoas que muito contribuíram para o crescimento de nossas cidades, estados e principalmente ao nosso país.

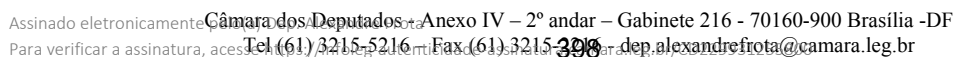
Estabelecer as regras para que o Estatuto do Idoso seja respeitado e realmente efetivado é dever do poder legislativo, devendo para tanto respeitar as dificuldades que a idade impõe.

Não podemos abandoná-las a sua própria sorte por não poderem sair para médicos, tratamentos e até mesmo a passeio pelo simples fato de não terem dinheiro para custear suas passagens.

Por todo o exposto, espera o autor a tramitação regimental e apoio dos nobres colegas na aprovação do Projeto de Lei, que atende aos pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Sala das Sessões em, de novembro de 2022

Alexandre Frota
Deputado Federal
PROS/SP



PROJETO DE LEI N.º 1.350, DE 2023

(Do Sr. Jonas Donizette)

Acrescenta dispositivo ao art. 227 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6261/2019.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. JONAS DONIZETTE)

Acrescenta dispositivo ao art. 227 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao art. 227 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para dispor sobre a tarifa emergencial.

Art. 2º O art. 227 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.277.....

.....

Art. 227-A: Nos bilhetes, será identificado se for caso de tarifa emergencial:

§1º. Será aplicada a tarifa emergencial, que consiste no preço da menor tarifa aplicável pela empresa de aviação, não excedendo ao valor de meio salário mínimo, para os bilhetes de passagens aéreas para parentes de primeiro grau, em casos de falecimento de ente.

§2º. Os documentos comprobatórios do falecimento deverão ser encaminhados em até 30 dias após a morte para a empresa de aviação.

§3º. Será assegurada preferência em fila de espera nos casos do § 1º.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO



A perda de um ente querido é um processo doloroso, e se torna mais complicado quando existe a barreira da distância. No geral as perdas ocorrem sem data marcada, o que gera um problema para os familiares na hora de encontrar seus entes; o preço das tarifas aéreas de última hora.

A presente proposição tem como objetivo criar a tarifa emergencial que consiste no preço da menor tarifa aplicável naquele mês, para bilhetes de passagens aéreas para parentes de primeiro grau, em casos de falecimento do ente.

Algumas companhias como a Gol e a Latam oferecem reembolso da tarifa nos casos emergenciais, porém o reembolso não é suficiente, uma vez que os familiares arcarão com todos os custos do sepultamento e provavelmente não terão crédito suficiente para a compra.

O desconto, por sua vez, não é oferecido por todas as companhias e o reembolso não é a melhor maneira de concessão. É necessário que o desconto seja concedido no momento da compra e ainda que haja uma preferência para essas pessoas no caso de fila de espera.

O valor para a tarifa será o menor valor aplicado pela companhia no mês de requerimento da tarifa emergencial, assim, será um valor aplicado consoante com o mínimo necessário para que a empresa possa operar com lucro, não onerando de forma desleal as companhias aéreas.

De acordo com a movnews.com “A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), não há uma regulamentação específica para esse tema, e essa questão faz parte da política de cada empresa.”



Por todo o exposto, consideramos imprescindível modificar a legislação vigente, para garantir a aplicação da tarifa emergencial nos casos de falecimento ou de diagnóstico médico de estado grave com alto risco de morte, para os parentes de primeiro grau. Pedimos, assim, apoio dos Nobres Pares para a aprovação deste Projeto.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado JONAS DONIZETTE



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
Art. 227

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986-12-19;7565>

PROJETO DE LEI N.º 1.786, DE 2023
(Do Sr. Marcos Tavares)

Altera o Art. 39, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, reduzindo para 60 (sessenta) anos o direito à gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, na forma que menciona.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-91/2021.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023.

(Do Sr. MARCOS TAVARES)

Altera o Art. 39, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, reduzindo para 60 (sessenta) anos o direito à gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, na forma que menciona.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º A artigo 39 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. Aos maiores de 60 (sessenta) 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.” (NR)

Art. 2º Fica revogado o § 3º do art.39, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003.

Art. 3º O Poder Executivo poderá editar normas complementares necessárias ao adequado cumprimento desta Lei.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões, 30 de Março de 2023.

MARCOS TAVARES
Deputado Federal
PDT-RJ





JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei tem por objetivo estabelecer justiça social às pessoas idosas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, nos termos do art. 1º, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003.

Em que pese a idade fixada pela lei, para a consideração de ser ou não pessoa idosa, ser de 60 (sessenta) anos de idade, o art. 39 do Estatuto do Idoso, que trata do direito à gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, aumentou em 5 (cinco) anos esse prazo, excluindo-os da regra geral da proteção que deveriam estar inseridos.

O aumento da população idosa é uma realidade em nosso País, e com o avançar da idade, torna-se comum, o aumento da frequência de deslocamento para consultas, tratamentos médicos e procura de emprego para prover a sua subsistência.

Infelizmente, na maioria das vezes, as pessoas idosas estão excluídas do mercado de trabalho, sem recursos mínimos para custear o pagamento de transporte para dar continuidade em seus tratamentos, abandonando-os, e correndo risco de vida devido o estado de saúde que se agrava.

Nessa senda, fica evidente que quanto maior o distanciamento da idade para a obtenção da gratuidade nos transportes, menor será a proteção que o Poder Público tem a obrigação de fornecer à pessoa idosa, nos termos do Estatuto do Idoso.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

É chegada a hora de se corrigir essa distorção para que a gratuidade nos transportes coletivos públicos também seja concedida, como regra geral, às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Bem assim, o Poder Executivo poderá editar normas complementares necessárias ao adequado cumprimento da gratuidade às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, 30 de Março de 2023.

MARCOS TAVARES
Deputado Federal
PDT-RJ

Apresentação: 11/04/2023 19:28:17.450 - MESA

PL n.1786/2023





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 10.741, DE 1º DE
OUTUBRO DE 2003
Art. 39

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:200310-01;10741>

PROJETO DE LEI N.º 2.707, DE 2023
(Do Sr. Luciano Alves)

Altera o art. 40 da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa, com o objetivo de assegurar passagens aéreas gratuitas e descontos de para a pessoa idosa.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-163/2007.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2023
(Do Sr. Luciano Alves)

Altera o art. 40 da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa, com o objetivo de assegurar passagens aéreas gratuitas e descontos de para a pessoa idosa.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei Altera o art. 40 da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa, com o objetivo de assegurar passagens aéreas gratuitas e descontos de para a pessoa idosa.

Art. 2º O art. 40 da Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

I - a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo no sistema coletivo interestadual e 2 (duas) vagas gratuitas por aeronave com mais de 100 assentos no sistema de transporte aéreo para pessoas idosas com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos;

II - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens no sistema de transporte aéreo e no sistema coletivo interestadual para as pessoas idosas que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos. (NR)”

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





JUSTIFICAÇÃO

Aumentar a possibilidade da pessoa idosa de viajar em vagas gratuitas é muito mais que uma cortesia. Sem dúvida, isso representa muito, não apenas em termos de conforto, mas principalmente em bem-estar e saúde física e mental. Atualmente, entretanto, a legislação brasileira abre perspectiva apenas em viagens gratuitas para as pessoas idosas de baixa renda pelo sistema de transporte coletivo terrestre.

Precisamos cuidar de nossos idosos e idosas dando-lhes novas perspectivas, pois, certamente, os ganhos com saúde pública, harmonia social e interação serão significativos. Muitos idosos não visitam parentes distantes há décadas, em função da falta de recursos. Este Projeto de Lei traz esperança a muitos brasileiros que sonham com a oportunidade de viajar, rever amigos e mesmo buscar um atendimento médico distante.

Além de ser extremamente benéfico para a saúde física e mental do idoso e ser uma ótima opção de lazer, o ato de viajar também é uma das melhores maneiras de fazer com que relaxem e criem memórias inesquecíveis. A pessoa idosa de baixa renda também merece viver essas experiências.

Pesquisas indicam que a pessoa idosa pode melhorar muito sua saúde física e mental quando sai da rotina, quando encontra um parente ou amigo que não encontrava há longo tempo.

Por conta de passarem muito tempo sozinhos em casa, alguns idosos sentem-se solitários e desanimados para se socializar. Os familiares não visitam com tanta frequência e os amigos, muitas vezes, não estão mais por perto.

Durante uma viagem, a chance de se obter contato com novas pessoas e construir novos relacionamentos e amizades cresce consideravelmente, principalmente quando se trata de um passeio em grupo¹.

Viajar possibilita que as pessoas idosas saiam de seu ambiente cansativo e monótono, conheçam lugares novos, aproveitem a companhia de outras pessoas e ainda tenham saúde, motivação e bem-estar. Além disso, a expectativa de vida aumenta e, com isso, elas passam a ter mais tempo e disposição para desempenhar as atividades de maior satisfação.

¹ <http://www.longevitat.com/saiba-por-que-viajar-na-terceira-idade-e-tao-importante.html>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal LUCIANO ALVES

Apresentação: 19/05/2023 20:47:00.320 - Mesa

PL n.2707/2023

Não é difícil imaginar como será marcante e inesquecível para um casal de idosos de baixa renda quando puder desfrutar uma inédita viagem aérea para visitar um lugar, familiares ou amigos, com que sonharam muito tempo.

Contamos com a sensibilidade dos colegas Parlamentares para a rápida tramitação e aprovação do projeto em tela, tendo em vista seu grande alcance social.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Luciano Alves
PSD/PR





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 10.741, DE 1º DE
OUTUBRO DE 2003
Art.40

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2003-10-01;10741>

PROJETO DE LEI N.º 4.276, DE 2023
(Do Sr. Rafael Brito)

Altera a Lei nº 12.933, de 26 de dezembro, de 2013 que “Dispõe sobre o benefício do pagamento de meia-entrada para estudantes, idosos, pessoas com deficiência e jovens de 15 a 29 anos comprovadamente carentes em espetáculos artístico-culturais e esportivos, e revoga a Medida Provisória nº 2.208, de 17 de agosto de 2001.” para garantir o benefício do pagamento de meia-entrada para estudantes no transporte público urbano e semiurbano.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-829/2007.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2023

Altera a Lei nº 12.933, de 26 de dezembro, de 2013 que “Dispõe sobre o benefício do pagamento de meia-entrada para estudantes, idosos, pessoas com deficiência e jovens de 15 a 29 anos comprovadamente carentes em espetáculos artístico-culturais e esportivos, e revoga a Medida Provisória nº 2.208, de 17 de agosto de 2001.” para garantir o benefício do pagamento de meia-entrada para estudantes no transporte público urbano e semiurbano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei garante o benefício do pagamento de meia-entrada para estudantes no transporte público urbano e semiurbano.

Art. 2º O artigo 1º, § 2º da Lei nº 12.933, de 26 de dezembro de 2013 passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 12 e 13 .

"Art. 1º.....

.....
.....

§ 12. O benefício previsto no caput também será concedido aos estudantes no pagamento de bilhete de transporte público urbano e semiurbano, incluídos os que fazem transporte intermunicipal, em conformidade com o disposto no § 2º deste mesmo artigo, sem prejuízo das normas locais de gratuidade do transporte público.

§ 13. Para fins do disposto no § 12 não serão observados os limites de 40% (quarenta por cento) do total, que diz respeito aos ingressos para acesso a salas de cinema, cineclubes, teatros, espetáculos musicais e circenses e eventos educativos, esportivos, de lazer e de entretenimento, previsto no § 10.” (NR).





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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto tem como objetivo garantir o acesso à educação, por meio da concessão do benefício da meia-entrada para estudantes na aquisição de bilhetes de transporte público urbano e semiurbano, com efeitos também para o transporte intermunicipal. A proposta tem como fundamento a democratização do acesso aos estudos, considerando o contexto social brasileiro.

Nessa senda, a Constituição Federal prevê no art. 206 diversos princípios que devem reger o ensino, dentre os quais, está assegurada, no inciso I, “a igualdade de condições para o acesso e permanência na escola”. No entanto, o art. 208, VII, estabelece como dever do Estado com a educação o atendimento ao educando, por meio de programas suplementares de transporte, tão somente nas etapas da educação básica.

Embora a previsão constitucional estabeleça o dever de desenvolver tais programas somente na educação básica, não há vedação para que outros benefícios, que tenham por objetivo ampliar o acesso ao transporte para garantir o direito ao ensino, sejam concedidos a outras etapas da educação. Nesse sentido, cabe ao legislador estabelecer as normas necessárias para a efetiva promoção de direito constitucional pré-estabelecido.

Nesses termos, o legislador constituinte ao distribuir as competências legislativas, atribuiu à União, o poder-dever de legislar sobre as “diretrizes da política nacional de transportes”, bem como “trânsito e transporte”, nos termos do art. 22, incisos IX e XI. Portanto, compete a este Congresso Nacional, elaborar as normas da política nacional de transporte, trânsito e transporte em consonância com o ordenamento jurídico brasileiro.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **Rafael Brito** - MDB/AL

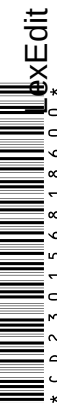
Logo, este projeto de lei tem como alicerce a Constituição Federal e a promoção dos direitos sociais à educação e ao transporte, positivados no art. 6º. Fundamenta-se também, tal iniciativa, na necessidade dos estudantes, em especial dos discentes dos Institutos e Universidades Federais, de se deslocar diariamente entre municípios próximos ou limítrofes, uma vez que não existem tais instituições de ensino em suas localidades.

Esse deslocamento diário integra o custo da educação para o indivíduo, que ainda que tenha acesso a sistemas de educação gratuito, precisam investir em materiais, em alimentação, e, no ensino presencial, no transporte, que pode representar valor considerável nos gastos mensais, principalmente, daqueles que se encontram em situação de vulnerabilidade socioeconômica.

Nosso país é composto por mais de 5.500 (cinco mil e quinhentos) municípios, e dispomos de 679 campi de Institutos Federais e 314 campi de Universidades Federais (Fonte: Governo Federal, abril de 2023). Por conseguinte, é evidente a essencialidade de garantir meios de facilitação ao transporte de estudantes, que todos os dias precisam se deslocar, muitas das vezes, por mais de um município para ter acesso e permanência na educação.

Sala da Comissão, de setembro de 2023.

Deputado **RAFAEL BRITO**
MDB/AL





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 12.933, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2013 Art. 1º	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201312-26;12933
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.208, DE 17 DE AGOSTO DE 2001	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2001-08-17;2208

FIM DO DOCUMENTO