

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.002, DE 2022

Apresentação: 04/07/2024 11:50:15.033 - CVT
PRL 1 CVT => PL 1002/2022

PRL n.1

Acrescenta-se o §4º, ao art. 48, da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), obrigando o transporte gratuitamente da ajuda técnica utilizada pela Pessoa com Deficiência, na cabine da aeronave, da forma que especifica

Autor: Deputado GENINHO ZULIANI

Relator: Deputado GILBERTO ABRAMO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 1.002, de 2022, de autoria do Deputado Geninho Zuliani.

A iniciativa acrescenta parágrafo ao art. 48 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que instituiu a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, com a finalidade de tornar obrigatório o transporte de uma peça de ajuda técnica na própria cabine de passageiros da aeronave, desde que feito o aviso ao transportador com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência.

Na justificção, o autor argumenta que o projeto “*vem assegurar que as ajudas assistivas permaneçam na cabine da aeronave para evitar situações de constrangimento, dificuldades e, também, insegurança às pessoas que dependem desses recursos de acessibilidade*”.

A proposição também foi distribuída à Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência (CPD) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Trata-se de matéria sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.



Cabe notar que os relatores anteriores – Deputados Professor Joziel, Hugo Motta e Ricardo Silva – não chegaram a apresentar parecer à matéria, nesta Comissão.

Não houve emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa acrescenta parágrafo ao art. 48 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que instituiu a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, com a finalidade de tornar obrigatório o transporte de uma peça de ajuda técnica na própria cabine de passageiros da aeronave, desde que feito o aviso ao transportador com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência.

Hoje, o *caput* do citado art. 48 salienta que todos os veículos de transporte coletivo, assim como estações e terminais, devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas. Não obstante, a lei não prevê medidas específicas para cada modo de transporte, em razão de especificidades de cada um e dos muitos tipos de deficiência.

No caso do serviço de transporte aéreo, a matéria é regulada pela Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013, da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac. O tratamento das ajudas técnicas aparece no art. 23 da norma:

“Art. 23. O operador aéreo deve transportar gratuitamente a ajuda técnica empregada para a locomoção do PNAE¹, limitada a 1 (uma) peça:

I - na cabine da aeronave, quando houver espaço adequado; ou

¹ Passageiro com necessidade de assistência especial.



II - no compartimento de bagagem da aeronave, devendo ser disponibilizada ao PNAE no momento do desembarque da aeronave.”

Idealmente, as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida deveriam poder levar consigo, na cabine do avião, equipamento que lhes permitisse a locomoção. Extravios e danos das ajudas técnicas, embora incomuns, seriam evitados. Nota-se que o projeto, portanto, toma o rumo da melhor solução desde o ponto de vista da própria pessoa com deficiência.

Ocorre que limitações operacionais e econômicas comuns aos transportadores aéreos não podem ser desconsideradas pelo legislador.

Muitas aeronaves, por seu porte – especialmente as da aviação regional –, não comportam espaço na cabine para o transporte de equipamentos de locomoção de grande porte, como cadeiras de rodas elétricas. Não se pode esquecer que a lei, dirigindo comando a todo o setor, exigiria adaptações não apenas das grandes empresas e em grandes aeronaves, mas também das pequenas companhias e em pequenos aviões, como é o caso, por exemplo, do *Grand Caravan EX*, aeronave que comporta menos de dez passageiros, usada pela Azul.

Mesmo na hipótese de se limitar o alcance da medida a aviões de grande porte, receio que o projeto não possa prosperar. O arranjo interno das cabines de passageiros das aeronaves, cada vez mais, busca otimizar a receita das empresas, mediante a colocação de tantos assentos quanto as normas de segurança permitirem. Eventualmente, por estratégia comercial, decide-se ter uma classe diferenciada de assentos, com mais espaço, notadamente em voos internacionais. Mas isso não é a regra.

A obrigação que se tenta atribuir às empresas aéreas exigiria um imediato e custoso processo de reformulação da configuração interna de toda a frota de aeronaves em uso no País. Como é difícil prever quantos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida haverá em cada voo, o comando legal só poderia ser observado na grande maioria dos casos se o espaço interno das cabines dedicado à acomodação de cadeiras de rodas



fosse bastante generoso, de sorte a comportar ao menos duas delas. Isso representaria, no mínimo, cerca de dois metros quadrados a menos para a colocação de assentos, afora ajustes no corredor de acesso.

Tendo em vista que a reconfiguração interna não pode ser feita para cada voo, pois requer a paralização da aeronave em hangar, mesmo nas situações nas quais não houvesse passageiro com deficiência a empresa aérea teria de experimentar o prejuízo de operar com assentos a menos. Considerando o âmbito interno da lei proposta, obviamente, o resultado de tal política seria o enfraquecimento de empresas brasileiras em relação às suas concorrentes estrangeiras, no mercado de voos internacionais. Outra consequência, é claro, seria o aumento do custo do transporte por passageiro (mantido o custo, mas reduzindo-se o número de assentos), o que implicaria, com certeza, a elevação do preço médio das passagens.

Conforme acentuado no início deste voto, a solução ótima para as pessoas com deficiência seria algo na linha do que o projeto propõe. Todavia, esta Comissão precisa considerar outros aspectos, uma vez que a medida teria o condão de afetar outros passageiros e transportadores.

Entende-se que o caminho mais prudente e seguro é avançar em direção a política que tenha âmbito internacional, de sorte que exigências do tipo da que foi sugerida pelo autor sejam adotadas por todos os transportadores mundo afora, evitando assim aumentar disparidades capazes de comprometer a atuação de empresas nacionais no concorrido mercado global da aviação.

A par disso, é necessário que a agência reguladora esteja atenta ao desempenho dos operadores aéreos com respeito ao cumprimento da norma dirigida às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Eventos tais como o extravio de uma cadeira de rodas especial, elétrica, não podem ser admitidos. As equipes de terra e de bordo têm de estar treinadas e comprometidas com a prestação adequada de assistência àqueles passageiros. Infelizmente, ainda há muita reclamação quanto a isso.

Sendo essas as considerações, o voto é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.002, de 2022.



Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO

Relator

Apresentação: 04/07/2024 11:50:15.033 - CVT
PRL 1 CVT => PL 1002/2022

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD244370970500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilberto Abramo

