



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 396-A, DE 2003

(Do Sr. Bernardo Ariston)

Dispõe sobre a adaptação de veículos do sistema de transporte coletivo para atender às pessoas obesas, cria normas e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela rejeição deste e do de nº 2.317/2003, apensado (relator: DEP. MÁRIO NEGROMONTE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: PL 2.317/03

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas concessionárias de transporte coletivo interestadual ficam obrigadas a promover adaptações em seus veículos, a fim de facilitar o acesso e a permanência de pessoas obesas.

Art. 2º As adaptações de que trata o artigo anterior consistem:

- I – na instalação de dois assentos especiais em cada veículo;
- II – na eliminação de obstáculos que dificultem o acesso e a permanência das pessoas obesas;
- III – na colocação de portas largas.

§ 1º As dimensões referentes à largura, profundidade e distância livre de cada assento disposto no item I deste artigo deverão ser maiores do que as usuais.

§ 2º O assento referido neste artigo deve ser reservado pelo usuário com antecedência de, no mínimo, 48 (quarenta e oito) horas.

§ 3º Não havendo reservas no prazo regulamentar, o assento especial será destinado às reservas normais.

§ 4º A largura da porta do veículo deverá ter dimensões que permitam o ingresso do obeso.

Parágrafo único - As empresas poderão adaptar dois bancos individuais já existentes para o atendimento do que trata esta lei, sendo obrigadas a mantê-los juntos e retirar o apoio de braços que o separam.

Art. 3º Cada empresa e/ou operadora do serviço de transporte de passageiro fica obrigada a programar e tornar público os horários de circulação dos veículos já adaptados.

Art. 4º As exigências de que dispõe o art. 1º da presente lei limitar-se-á a 10% (dez por cento) do total da frota, por empresa de transporte coletivo de passageiros.

Art. 5º É vetada a cobrança de quaisquer taxas extras e/ou adicionais às pessoas que venham a usufruir os benefícios previstos nesta lei.

Parágrafo único – No caso de inexistência de assento destinado ao obeso no voo regular, a companhia aérea é obrigada a ceder lugar, com as medidas determinadas por esta lei, ao passageiro nas classes “business” e “first”.

Art. 6º Considera-se obesa a pessoa que apresenta um Índice de Massa Corpórea (IMC) igual ou superior a 30 kg/m².

§ 1º Para calcular o IMC, utiliza-se a fórmula aprovada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) $IMC = \text{Peso (kg)} / (\text{Altura (Mts)})^2$ que se constitui da divisão do peso atual da pessoa (em kg) pela altura elevada ao quadrado (em metros).

§ 2º O atestado médico é o documento oficial que comprova o disposto neste artigo.

Art. 7º Entende-se como empresa e/ou operadora do serviço de transporte coletivo de passageiros, para a aplicação do disposto nesta lei, toda a pessoa jurídica que opera nos setores específicos rodoviário, ferroviário, aeroviário, hidroviário e metroviário, de acordo com a legislação vigente.

Art. 8º As companhias integrantes dos setores relacionados no artigo anterior cumprirão o que determina o presente lei nas seguintes condições:

I – em cento e oitenta dias para os veículos em uso;

II – em trezentos e sessenta dias para a aquisição de veículos novos, nacionais e estrangeiros com as adaptações previstas.

Art. 9º Ficam autorizados os Poderes Executivos da União e dos estados a prover as estações de passageiros do sistema de transporte coletivo com mecanismos que facilitem o embarque e desembarque de pessoas consideradas obesas.

Art. 10 O descumprimento das normas estabelecidas por esta lei será punido com multa no valor de até 50 (cinquenta) vezes o valor da passagem e, no caso de reincidência, com o cancelamento de registro de funcionamento da empresa infratora.

Parágrafo único – O critério adotado para a quantificar a multa corrige o valor inicial.

Art. 11 Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da sua publicação.

Art. 12 Na data da sua publicação, a presente lei entrará em vigor.

JUSTIFICAÇÃO

A Organização Mundial de Saúde (OMS) considera a obesidade uma doença cujas causas são diversas e que está crescendo de forma alarmante no

Brasil. Atualmente, cerca de 60% dos brasileiros na faixa etária dos 50 a 60 anos estão acima do peso saudável e caminham para o estado de obesidade. Estima-se que existam em nosso País 16 milhões de obesos, dos quais 13% são mulheres. Fazem parte desse grupo pessoas com índice de massa corpórea acima de 40 kg/m². Mais de 80 mil morrem a cada ano em consequência de doenças cardiovasculares relacionadas ao excesso de peso.

Segundo os médicos, a obesidade causa alteração de humor e faz com que os indivíduos se fechem cada vez mais, se isolando. Talvez nenhum grupo sofra maior rejeição que o dos obesos, tanto na atividade social como na profissional. Além dos problemas de saúde, o obeso encontra dificuldades no acesso e permanência em salas de projeções, teatros, espaços culturais e principalmente nos veículos do sistema de transporte coletivo.

A “ditadura da balança” se faz presente com mais intensidade na área profissional. Prova disso é que, num recente estudo com 1.400 executivos, 73% dos presidentes e diretores e 68% dos gerentes de firmas afirmam que ser gordo é razão suficiente para barrar um pretendente a funcionário. O gordo é visto como alguém de pouca saúde e carreira curta não só pelas empresas, mas pela sociedade que associa o tipo físico esbelto às qualidades desejadas nos bons profissionais, com disposição, eficiência e agilidade.

A maior dificuldade encontrada pelos obesos, entretanto, é a falta de assentos adequados nos veículos de transportes coletivos. Viajar durante horas sentado numa cadeira com cerca de 48 centímetros de largura (medida média dos assentos instalados em ônibus e aeronaves, principalmente, os que fazem as ligações entre os estados brasileiros) torna-se um verdadeiro suplício para as pessoas que estão acima do peso ideal. Acrescentem-se a este fato os obstáculos encontrados nos ônibus, tais como catracas, portas estreitas e espaços mínimos entre uma poltrona e outra.

Usuários que não podem se adequar aos tamanhos das poltronas normais dos aviões, por exemplo, ficam obrigados a comprar bilhetes para duas delas ou a se transferir para a 1ª classe. Algumas empresas cedem a poltrona do lado da reservada para o obeso caso ela esteja disponível. A solução, no entanto, é encontrada apenas para aqueles que possuem a palavra “gold” impressa no cartão de milhagens. Esses limitadores, de acordo com técnicos de algumas empresas brasileiras, são impostos pelos fabricantes das aeronaves que se preocupam primeiramente em transportar maior número de pessoas. Resumindo, projetar cadeiras mais espaçosas significa, para as companhias, perder muito dinheiro.

Apesar do transporte aéreo ser, por sua própria natureza, de forte legislação internacional e da existência de algumas leis estaduais que tratam da mesma matéria relacionada com os sistemas rodoviários, ferroviários, hidroviários e metroviários, o que se pretende com este projeto de lei é estabelecer normas legais de proteção e defesa da saúde do cidadão – conforme determina o art. 24 – XII da Constituição Federal – e de proteção e integração social dos portadores de

deficiência (art. 24 – XIV da Lei Fundamental). Além disso, o objetivo desta proposição é fazer com que se cumpram os preceitos constitucionais previstos nos artigos 227 e 244 da C.F. que tratam, em síntese, da fabricação e da adaptação de veículos de transporte de passageiros, a fim de garantir o acesso e a permanência das pessoas portadoras de deficiência – como é o caso dos obesos – nos veículos de transporte coletivo.

Sala das Sessões, 19 de março de 2003.

Deputado Bernardo Ariston
PSB-RJ

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

.....

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

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

Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança e ao adolescente, 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.

§ 1º O Estado promoverá programas de assistência integral à saúde da criança e do adolescente, admitida a participação de entidades não governamentais e obedecendo os seguintes preceitos:

I - aplicação de percentual dos recursos públicos destinados à saúde na assistência materno-infantil;

II - criação de programas de prevenção e atendimento especializado para os portadores de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente 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 preconceitos e obstáculos arquitetônicos.

§ 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 à escola;

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 e ao adolescente dependente de entorpecentes e drogas afins.

§ 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.

TÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES CONSTITUCIONAIS GERAIS

Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em exame determina que as empresas concessionárias de transporte coletivo interestadual ficam obrigadas a promover adaptações em 10% de seus veículos, a fim de facilitar o acesso e a permanência, neles, de pessoas obesas.

Estabelece as adaptações necessárias e obriga as empresas a programar e tornar público os horários de circulação dos veículos já adaptados.

Veta a cobrança de quaisquer taxas extras e adicionais às pessoas que venham a usufruir os benefícios previstos neste projeto de lei.

Essas medidas seriam aplicadas a todas as empresas ou operadoras de transporte coletivo de passageiros, nos modais rodoviário, ferroviário, aeroviário, hidroviário e metroviário.

No que se refere às aeronaves, a inexistência de assento especial em voo regular implicará na obrigação da companhia aérea em acomodar o passageiro obeso nas classes “business” ou “first”.

As determinações em pauta seriam cumpridas pelas empresas no prazo de cento e oitenta dias, no que se refere aos veículos em uso, e

no prazo de trezentos e sessenta dias, quando se tratasse da aquisição de veículos novos, nacionais e estrangeiros, com as adaptações previstas.

Autoriza os Poderes Executivos da União e dos Estados a prover as estações de passageiros do sistema de transporte coletivo dos mecanismos que facilitem o embarque e desembarque de pessoas consideradas obesas.

Pune a empresa infratora com multa de cinquenta vezes o valor da passagem e, no caso de reincidência, com o cancelamento de registro de seu funcionamento.

II - VOTO DO RELATOR

Em que pese a justificativa do autor do projeto ter-nos sensibilizado quanto às dificuldades enfrentadas pela pessoa obesa para deslocar-se em transporte público, temos a considerar que esse tipo de problema atinge, também, em diferentes graus, os deficientes físicos, desde os cegos até paraplégicos, bem como pessoas idosas que se locomovem mal.

Se levássemos em conta as distintas particularidades de deficiências, teríamos que propor diferentes tipos de adaptações para os veículos de transporte coletivo, a fim de que pudessem proporcionar facilidades diversas para solucionar os problemas de acesso ao serviço, por essas pessoas.

Em primeiro lugar, temos que considerar que os custos de adaptação dos veículos poderiam tornar-se elevados. Depois, a abertura de um precedente, para atendimento dos obesos, por meio de uma lei, acarretaria, a nosso ver, a busca de um tratamento igualitário para os cegos, os paraplégicos, etc. Ao final, os custos de adaptação dos veículos seriam inviáveis para as empresas e acabariam por comprometer o serviço, no que tange ao atendimento dos demais passageiros.

Não pensemos, também, que a empresa arcaria sozinha com essas despesas de adaptação. Sem dúvida, elas acabariam sendo embutidas no custo da passagem, provocando um aumento da tarifa, o que acarretaria um encargo para a maioria dos outros passageiros.

Por outro lado, tais medidas, para serem postas em prática, careceriam de um aparato de fiscalização por parte do Poder Público, que nem sempre seria eficiente ou eficaz, como se espera, o que talvez não reverterse em resultados satisfatórios.

Acreditamos, sobretudo, que situações particulares possam ser resolvidas mediante um entendimento prévio entre o passageiro obeso ou deficiente com a empresa transportadora, no sentido de que lhe sejam proporcionadas as condições de realização da viagem, com o conforto indispensável. Isso não é algo impossível de resolver. Por exemplo, um obeso não deixará de entrar em um veículo por causa de uma roleta ou catraca apertada existente na porta de entrada, pois uma exceção pode ser aberta para o seu caso e ele poderá entrar pela porta de saída. Também há sempre a possibilidade de acomodar os passageiros especiais em lugares com mais espaço, na dianteira do veículo. Havendo disponibilidade, os aviões atualmente já cedem espontaneamente lugares mais confortáveis a passageiros especiais.

Por último, temos que levar em conta que a obesidade varia em graus. Há os menos obesos em uma ponta, e os casos chamados de “obesidade mórbida”, na outra ponta. Entre esses limites, há uma ponderável diferença de massa e volume. Qual seria, nessas condições, o referencial a ser tomado, para reformular assentos, corredores, portas e até banheiros de ônibus e aviões, com as dificuldades e os custos que maiores adaptações implicariam?

Estes são apenas uns poucos aspectos que levantamos, mas estamos convencidos de que outros problemas, de ordem técnica e econômica, apresentar-se-iam para a realização de determinadas adaptações nos veículos, seja para atender a obesos, seja para atender a deficientes físicos, que viriam, na esteira dos obesos, a reclamar essas adaptações, também para atender suas carências.

Os mesmos argumentos também são cabíveis para o PL nº 2.317/03.

Pelo exposto, somos pela rejeição do PL nº 396/2003 e de seu apenso o PL nº 2.317/03.

Sala da Comissão, em 07 de novembro de 2003 .

Deputado MÁRIO NEGROMONTE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 396/2003, e do PL 2317/2003, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mário Negromonte.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Leodegar Tiscoski e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Almir Sá, Antonio Nogueira, Átila Lins, Chico da Princesa, Cleuber Carneiro, Fernando Gonçalves, Francisco Appio, Gilberto Nascimento, Gonzaga Patriota, Jorge Boeira, Lael Varella, Marcelo Guimarães Filho, Mário Negromonte, Milton Monti, Osvaldo Reis, Pedro Fernandes, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Guilherme Menezes, Isaías Silvestre, João Magalhães, Jonival Lucas Junior, Leandro Vilela, Marcos Abramo e Professor Irapuan Teixeira.

Sala da Comissão, em 19 de novembro de 2003.

Deputado ROMEU QUEIROZ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
