



PROJETO DE LEI Nº DE 2025
(Do Sr. ROBERTO DUARTE)

Apresentação: 16/12/2025 16:17:07.793 - Mesa

PL n.6470/2025

Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), para especificar e fortalecer a prioridade no embarque e desembarque em transportes coletivos e dá outras providências.

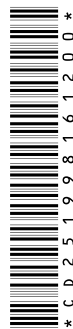
O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 47 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

"Art. 47.....

§ 1º Em todas as modalidades de transporte coletivo, a pessoa com deficiência, incluindo aquelas com deficiências não visíveis, terá prioridade absoluta e incondicional no embarque e no desembarque, devendo a tripulação ou os agentes responsáveis garantir, de forma proativa e diligente, a disponibilização dos recursos de acessibilidade existentes e o auxílio humano necessário.

§ 2º As empresas operadoras dos serviços de transporte coletivo ficam obrigadas a promover capacitação contínua de



* C D 2 5 1 9 9 8 1 6 1 2 0 0 *



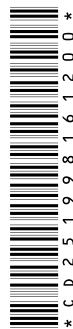
seus funcionários e prepostos para o correto atendimento e auxílio às pessoas com deficiência, abordando as diversas necessidades, incluindo a comunicação e a assistência física segura.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo e em seu § 1º sujeitará a empresa infratora à multa administrativa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), conforme a gravidade da infração e o porte econômico da empresa, com o valor da multa aplicada duplicado em caso de reincidência na mesma infração no período de 12 (doze) meses."(.....NR)

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

JUSTIFICATIVA

A dignidade e a autonomia da pessoa com deficiência passam, impreterivelmente, pelo seu direito de ir e vir. Embora a Lei Brasileira de Inclusão (LBI), Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, já preveja o atendimento prioritário no Art. 47, a persistente realidade vivida por milhões de brasileiros em 2025 demonstra que a norma precisa ser fortalecida para garantir sua efetividade plena. Dados preliminares da amostra do Censo Demográfico de 2022, divulgados pelo IBGE em maio de 2025, indicam que o Brasil tem 14,4 milhões de pessoas com deficiência, representando 7,3% da população com dois anos ou mais, um contingente populacional significativo que depende massivamente do transporte coletivo para trabalhar, estudar e exercer sua cidadania. No entanto, relatórios de 2024 e projeções para 2025 do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CONADE) e de outras organizações da sociedade civil apontam que a dificuldade no embarque e desembarque continua sendo uma das principais barreiras à mobilidade, conforme evidenciado em documentos como o "IV Relatório Nacional de Cumprimento da Convenção Interamericana para Eliminação de Todas as Formas



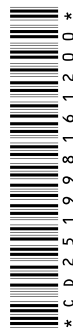


de Discriminação Contra as Pessoas com Deficiência (CIADDIS)" de julho de 2024. As queixas mais comuns incluem longos tempos de espera, falta de auxílio adequado da tripulação, equipamentos de acessibilidade quebrados ou mal operados e, principalmente, constrangimento e desrespeito, situações que revelam a discrepância entre a letra da lei e a vivência cotidiana.

Um exemplo marcante dessa lacuna entre a lei e a prática foi o incidente noticiado em novembro de 2025 no Acre, envolvendo Daniel Lima Batista, um menino de 8 anos diagnosticado com Transtorno do Espectro Autista (TEA). Daniel foi impedido de seguir viagem e retirado de uma aeronave da companhia Gol no aeroporto de Cruzeiro do Sul. Sua mãe havia seguido todos os procedimentos exigidos e pago uma taxa adicional para que o filho, que possui autismo leve, viajasse com assistência até Rio Branco para uma consulta médica. No entanto, a equipe da companhia aérea alegou que o menino não quis colocar o cinto, pediu um biscoito e alterou o volume do celular, removendo-o da aeronave sem prévio aviso à mãe, que permaneceu no aeroporto. Passageiros no mesmo voo contestaram a versão da empresa, afirmando que Daniel estava tranquilo. Este caso ilustra a urgência de uma legislação mais específica e eficaz, pois envolve uma deficiência não visível e a falha em prover o auxílio e atendimento adequados, resultando em grande constrangimento e prejuízo para a criança e sua família.

Nossa proposta visa atacar o problema de forma robusta, através de modificações pontuais, mas de grande impacto, na própria Lei Brasileira de Inclusão.

Primeiramente, a inclusão do § 1º no Art. 47 garante **clareza inquestionável** ao estabelecer que, em todas as modalidades de transporte coletivo, a pessoa com deficiência, incluindo aquelas com deficiências não visíveis (como o autismo), terá prioridade absoluta e incondicional no embarque e no desembarque. Essa explicitação elimina qualquer margem para interpretação ou descumprimento, moderniza a lei ao combater a discriminação contra pessoas cujas condições não são aparentes e exige a ação proativa dos agentes do transporte para garantir, de forma diligente, a disponibilização dos recursos de acessibilidade

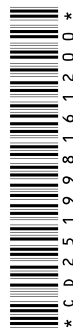




existentes e o auxílio humano necessário. **Se este parágrafo estivesse em vigor, a prioridade absoluta de Daniel e a necessidade de auxílio proativo da tripulação teriam sido inquestionáveis. A equipe seria legalmente obrigada a garantir a sua permanência e assistência, e não a remoção, considerando a natureza de sua deficiência.**

Em segundo lugar, o novo § 2º foca na **capacitação contínua**. De nada adianta a lei se os profissionais que a executam não estão preparados. A obrigatoriedade de capacitação contínua de funcionários e prepostos das empresas operadoras é o pilar para transformar o direito formal em uma prática real e respeitosa, garantindo que o auxílio seja prestado de forma correta, segura e empática, superando preconceitos e a falta de conhecimento que geram barreiras atitudinais. **Com a capacitação exigida por este parágrafo, a equipe da companhia aérea teria o preparo e o conhecimento adequados sobre o Transtorno do Espectro Autista, sabendo como manejar a situação de Daniel com empatia e técnica, sem recorrer à sua remoção indevida e constrangedora. A comunicação e a assistência segura teriam sido priorizadas, evitando o trauma vivenciado.**

Por fim, o § 3º estabelece uma **sanção efetiva e pedagógica** ao prever uma multa administrativa específica. Em vez de criar um novo mecanismo punitivo em lei apartada, fortalecemos as sanções no próprio âmbito da LBI, conferindo maior segurança jurídica e coerência. A previsão de uma multa que varia de R\$ 5.000,00 a R\$ 20.000,00, a ser definida conforme a gravidade da infração e o porte econômico da empresa, e a duplicação em caso de reincidência na mesma infração no período de 12 (doze) meses, cria um desestímulo econômico significativo. Isso incentiva as empresas a investirem em acessibilidade e treinamento de forma proativa, ao entenderem que a não conformidade terá consequências financeiras crescentes e mensuráveis. **Caso este parágrafo estivesse em vigor, a empresa aérea estaria sujeita a uma sanção pecuniária substancial pelo incidente com Daniel. A clareza dos valores e a possibilidade de duplicação da multa em caso de reincidência serviriam como um poderoso incentivo para que a companhia implementasse, de fato, as**





CÂMARA DOS DEPUTADOS

capacitações e protocolos necessários, assegurando que casos como o do menino autista não voltassem a ocorrer em suas operações.

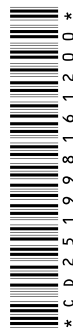
Aprovar este projeto é dar um passo decisivo para mover o Brasil de um país com leis de inclusão para um país onde a inclusão é, de fato, praticada no dia a dia, garantindo que o direito de ir e vir seja uma realidade para todos os cidadãos.

Sala das Sessões, em de de 2025

ROBERTO DUARTE
Deputado Federal – REPUBLICANOS/AC

Apresentação: 16/12/2025 16:17:07.793 - Mesa

PL n.6470/2025



* CD 25 1998 16 1200 *