



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **(\*) PROJETO DE LEI N.º 3.249, DE 2012** **(Do Senado Federal)**

**PLS 578/2009**

**Ofício nº 112/2012 (SF)**

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que "dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências", para determinar atendimento prioritário e reserva de assentos especiais nos sistemas de transporte para as pessoas com obesidade mórbida; tendo pareceres: da Comissão de Seguridade Social e Família, pela rejeição do de nº 4427/01, apensado, e pela aprovação do de nº 5131/01, apensado (relator: DEP. RIBAMAR ALVES); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição dos de nº 4427/01 e 5131/01, apensados (relator: DEP. MAURO LOPES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa dos de nºs 4427/01, 5131/01, 2694/07 e 3363/08, apensados (relator: DEP. GERALDO PUDIM).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APENSE-SE A ESTE PL-4427/2001 E SEUS APENSADOS.

EM VIRTUDE DESTA APENSAÇÃO ESTE PROJETO ENCONTRA-SE PRONTO PARA PAUTA NO PLENÁRIO.

### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

**(\*) Atualizado em 24/04/2013 para inclusão de apensados**

## SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: **4427-C/01**, 5131/01, 2694/07, 3363/08, 4601/09, 4936/09, 5034/09, 787/11, 1268/11, 1356/11, 1380/11, 1797/11, 1939/11, 2702/11, 2999/11, 3220/12, 4445/12 e 5111/13

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Os arts. 1º e 3º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º As pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.” (NR)

“Art. 3º As empresas operadoras dos sistemas de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo ou hidroviário, assim como as concessionárias de transporte coletivo, reservarão assentos, devidamente identificados, às pessoas com deficiência ou com obesidade mórbida, aos idosos, às gestantes, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Parágrafo único. Às pessoas com obesidade mórbida cuja condição física as impeça de ocupar confortavelmente um único assento serão obrigatoriamente oferecidos 2 (dois) assentos contíguos.” (NR)

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

Senado Federal, em 16 de fevereiro de 2012

Senador José Sarney  
Presidente do Senado Federal

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

**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 portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. [\*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 10.741, de 1/10/2003\)\*](#)

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 as 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.

## PROJETO DE LEI N.º 4.427-C, DE 2001

### (Do Sr. Abelardo Lupion)

Dispõe sobre a configuração interna das aeronaves das empresas aéreas de aviação civil comercial; tendo pareceres da Comissão de Seguridade Social e Família, pela rejeição deste, e pela aprovação do de nº 5131/01, apensado (relator: DEP. RIBAMAR ALVES); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 5131/01, apensado (relator: DEP. MAURO LOPES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e dos de nºs 5131/01, 2694/07 e 3363/08, apensados (relator: DEP. GERALDO PUDIM).

#### **DESPACHO:**

Às Comissões de:

Comissão de Seguridade Social e Família;

Comissão de Viação e Transporte; e

Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 – RICD)

#### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação do Plenário – art. 24, II “g”

## SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II – Projeto apensado: PL 5131/01
- III - Na Comissão de Seguridade Social e Família:
  - parecer do relator
  - parecer da Comissão
- IV- Na Comissão de Viação e Transportes:
  - parecer do relator
  - parecer da Comissão
- V - Novas apensações: 2692/07 e 3363/08
- VI - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
  - parecer do relator
  - parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas de aviação civil comercial ficam obrigadas a realizarem os vôos com duração, incluindo as escalas, igual ou superior a seis horas, em aeronaves, cuja configuração interna observe as seguintes dimensões mínimas:

I – distância livre entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da anterior, com ambas em posição normal, de 33 polegadas ou 83,82 cm;

II – distância livre entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, com ambas na posição normal, de 14 polegadas ou 35,36cm;

III – largura da poltrona de 19 polegadas ou 48,26cm;

IV – inclinação da poltrona de 28º

Parágrafo único. Dimensão idêntica à prevista no inciso II deve ser observada para o espaço delimitado pelo assento das poltronas localizadas à frente da aeronave e o anteparo anterior às mesmas.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor no prazo de cento e oitenta dias a contar da data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

As aeronaves das companhias de aviação comercial nacionais oferecem poltronas, cuja quantidade, dimensões, inclinação e distância entre as mesmas correspondem a padrões internacionais exigidos para a segurança do voo. A aplicação desses parâmetros deve permitir, numa situação de emergência, a evacuação de todos os passageiros, em 90 segundos ou menos, utilizando 50% das saídas de emergência das aeronaves. Para isso, o projeto dos fabricantes estabelece como distância mínima entre as poltronas o espaçamento de 29 polegadas.

Embora as empresas nacionais utilizem nas aeronaves “Boeing”, “Air Bus” e “Fokker”, que compõem a maioria de suas frotas, um espaçamento em função da classe que varia entre 31 a 34 polegadas, maior, portanto, do mínimo previsto pelo fabricante, verifica-se que, para a classe econômica, o espaçamento disponível é restrito, intimidando o deslocamento dos passageiros, principalmente na configuração de três poltronas juntas.

Sabe-se, até o momento, que a insuficiência de espaçamento entre as poltronas, pelo fato de favorecer a imobilidade do passageiro, apresenta-se como co-fator à ocorrência de problemas de circulação sanguínea nos indivíduos com propensão genética a desenvolver tais patologias.

Além de garantir mais conforto aos usuários do transporte aéreo, o aumento das dimensões das poltronas e do espaçamento entre as mesmas na classe econômica das aeronaves utilizadas em vôos com duração, incluindo as escalas, igual ou superior a seis horas, é um procedimento preventivo à ocorrência de problemas venosos com passageiros, por facilitar a execução de exercícios na posição sentada. Afinal, essa medida compõe o rol de recomendações médicas aceitas e postas em prática por diversas companhias aéreas de outros países,

independente da inexistência de comprovação científica causal entre viagens aéreas de longa duração e o risco de desenvolver problemas de circulação sanguínea.

Pela importância e alcance social da medida contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 03 de abril de 2001.

Deputado ABELARDO LUPION

## **PROJETO DE LEI N.º 5.131, DE 2001** **(Do Sr. Elias Murad)**

Estabelece dimensões mínimas para a configuração interna das aeronaves da aviação civil comercial regular.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL 4.427/2001

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece as dimensões mínimas para a configuração interna das aeronaves de aviação civil comercial regular.

Art. 2º A configuração interna das aeronaves utilizadas na aviação civil comercial regular brasileira deve obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I – Largura da poltrona de 19 polegadas ou 48,26 cm;

II – inclinação da poltrona de 30º

III – distância livre entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da anterior, ambas na posição normal, de 34 polegadas ou 86,36 cm;

IV – distância livre entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, ambas na posição normal, de 15 polegadas ou 37,90 cm.

Parágrafo único. As dimensões dispostas no inciso IV são válidas para colocação de qualquer anteparo à frente da poltrona.

Art. 3º Às empresas de transporte aéreo que descumprirem o disposto no art. 2º desta lei aplicar-se-ão, gradativamente, as seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa cumulativa de cinco mil reais por aeronave desconforme a cada incidência.

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridas trezentos e sessenta dias de sua publicação oficial.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A configuração espacial interna das aeronaves modificou-se ao longo do tempo, tendo-se observado a diminuição gradual das dimensões entre as poltronas na chamada classe econômica.

A restrição de espaço pode funcionar como co-fator para a ocorrência da doença conhecida como Trombose Venosa Profunda – TVP – por dificultar o movimento do usuário do transporte aéreo, notadamente nos vôos de longa duração.

Preventivamente, muitas empresas de aviação civil comercial de outros países estão adotando procedimentos para diminuir as chances de que algum passageiro tenha TVP durante ou após a utilização de seus vôos. Privilegiar o consumo de líquidos em detrimento do álcool, evitar a ingestão de sonífero, usar roupas confortáveis e fazer exercícios orientados na posição sentada são algumas das medidas de senso comum implementadas.

Para a realização dos exercícios referidos impõe-se uma configuração interna na aeronave que assegure espaços com dimensões razoáveis para propiciar o movimento do corpo humano, mesmo restrito.

As dimensões mínimas estipuladas pelo projeto de lei ora apresentado têm por objetivo resguardar a saúde dos usuários do transporte aéreo, além de possibilitar viagens mais confortáveis. Trata-se de alinhamento à tendência atual verificada no mundo, a qual o Brasil deve acompanhar.

As penalidades aplicáveis de forma gradual às empresas de transporte aéreo descumpridoras do mandato da lei antecipa, em caráter educativo, a advertência à multa, cujo valor inicial de cinco mil reais acumular-se-á a cada incidência de aeronave desconforme.

O prazo de um ano para a entrada em vigor da lei foi previsto para as empresas adequarem as aeronaves, em serviço e em processo de homologação, às exigências da lei.

Assim, considerando a importância, pertinência e elevado alcance social da proposta, conto com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de agosto de 2001.

Deputado ELIAS MURAD

## **COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA**

### **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria do Deputado Abelardo Lupion, propõe que as empresas de aviação civil comercial fiquem obrigadas a realizarem os vôos com duração, incluindo as escalas, igual ou superior a seis horas, em aeronaves, cuja configuração interna observe dimensões mínimas especificadas, relacionadas ao distanciamento, largura e inclinação das poltronas e estabelece cláusula de vigência.

Na Justificação, o Autor informa que as aeronaves das companhias de aviação comercial nacional oferecem poltronas que seguem os parâmetros internacionais mínimos para a segurança do vôo, relacionados, por exemplo, com situações de emergência, em que seria exigida uma distância mínima

de 29 polegadas entre as poltronas. Afirma que a maioria das aeronaves nacionais apresenta espaçamentos que variam entre 31 e 34 polegadas, sendo os assentos da classe econômica, os que apresentam maiores restrições ao deslocamento dos passageiros.

O Autor menciona a tese de que a insuficiência de espaçamento entre as poltronas, pelo fato de favorecer a imobilidade do passageiro, apresenta-se como co-fator à ocorrência de problemas de circulação sanguínea nos indivíduos com propensão a desenvolver tais patologias.

Comenta, ainda, que o aumento na dimensão e espaçamento das poltronas na classe econômica de vôos de longa duração, favorece o conforto dos usuários e permite a realização de exercícios preventivos à ocorrência de problemas venosos, medida essa, recomendada pela área médica, mesmo diante da inexistência de comprovação científica causal entre viagens de longa duração e o risco de desenvolver problemas de circulação sanguínea.

O Projeto foi distribuído para a CSSF, onde, decorrido o prazo regimental, não foram apresentadas Emendas.

Após a apreciação por essa Comissão, o Projeto tramitará nas Comissões de Viação e Transportes, e de Constituição e Justiça e de Redação, estando dispensada a competência do plenário, para discussão e votação, nos termos do Art. 24, II, do Regimento Interno.

Foi apensado ao Projeto em análise e encaminhado para a CSSF, o Projeto de Lei 5.131, de 2001, de autoria do Deputado Elias Murad, semelhante ao anterior, mas que apresenta alterações de técnica legislativa, ampliação nas dimensões de inclinação e distância das poltronas, inclusão de penalidades e ampliação do prazo contido na cláusula de vigência.

A Justificação da Proposição apensada menciona a necessidade de garantir dimensões mínimas para que seja possível realizar medidas preventivas à ocorrência da Trombose Venosa Profunda.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a imobilidade prolongada, particularmente quando o indivíduo está sentado, leva à estagnação de sangue nas pernas, que por sua vez causa edema e desconforto. A

estase de sangue é um fator predisponente para o desenvolvimento de trombose venosa (coágulos de sangue). No caso da viagem aérea, é possível, mas não cientificamente provado, que outros fatores ambientais na cabine também possam contribuir.

A maioria dos trombos venosos não causam quaisquer sintomas e são reabsorvidos sem conseqüências. Ocasionalmente, quando um trombo se desprende da parede da veia e viaja pela corrente sangüínea para os pulmões (embolismo pulmonar), a Trombose Venosa Profunda (TVP) pode causar sérias conseqüências, incluindo dor no tórax, falta de ar e até a morte súbita. Isso pode ocorrer muitas horas ou dias após a formação do trombo.

O risco de desenvolver TVP é muito pequeno, a menos que estejam presentes fatores de risco preexistentes, como: história prévia de trombose venosa ou embolia pulmonar, idade maior que 40 anos (o risco aumenta com a idade), uso de terapia com estrógenos, gravidez, cirurgia recente ou trauma (particularmente cirurgia do abdômen e membros inferiores), câncer e anormalidades genéticas de coagulação sangüínea.

A Associação Médica Aeroespacial, em seu Guia Médico para Viagens Aéreas, informa que o termo “síndrome da classe econômica” foi usado a partir da década de 70 para indicar a relação entre TVP e viagens aéreas. Defende que melhor seria usar o termo “trombose do viajante”, pois incluiria passageiros das outras classes e de outros meios de transporte de longa duração. Salienta que, na última década, pelo menos 200 casos de “trombose do viajante” foram notificados no mundo.

Após uma revisão da evidência científica disponível em 2001, peritos médicos da OMS, concluíram pela necessidade de mais pesquisas para definir a associação entre viagem aérea e trombose venosa. Naquele ano, a OMS implantou o Projeto WRIGHT (*WHO Research Initiative on Global Hazards of Travel*), com custo estimado em 12 milhões de Euros e duração superior a dois anos, com o objetivo de realizar um conjunto de estudos visando preencher as lacunas de conhecimento na relação entre viagem aérea e trombose venosa, estudos esses que terão maior validade de resultados finais, ao invés dos muitos estudos descoordenados e de pequena amplitude existentes atualmente.

Enquanto os resultados desses estudos não estão disponíveis, consultores da OMS recomendaram, em 2001, medidas de senso comum, ainda que atualmente tenham pouca base científica, para o conforto dos passageiros, incluindo: redução do consumo de bebida alcoólica, adequada hidratação, uso de roupas confortáveis (não apertadas) e realização de exercícios com as pernas, enquanto sentados.

A Associação Médica Aeroespacial também indica medidas preventivas semelhantes às da OMS, baseadas em estudos realizados em outros ambientes, que não o de aeronaves.

Vale ressaltar que o Parlamento Britânico, expressou, por meio de relatório denominado “Viagem Aérea e Saúde” do Comitê de Ciência e Tecnologia da Casa dos Lordes, publicado em 2000, um fato com o qual concordamos plenamente: a segurança é, corretamente, uma importante preocupação da indústria de viagem aérea, mas esse tem sido o principal foco da regulamentação existente, de modo que a saúde dos passageiros e da tripulação não tem recebido a devida atenção.

O Projeto de Lei 5.131 traz relevantes aperfeiçoamentos ao Projeto de Lei 4.427, uma vez que amplia dimensões de inclinação e distância das poltronas, o que favorece a realização de exercícios na posição sentada e melhora as condições de conforto dos passageiros, prevê penalidades gradativas ao não cumprimento das obrigações e amplia o prazo para adequação das aeronaves.

Diante do exposto, em que pese a importante contribuição representada pelo Projeto de Lei 4.427, somos pela rejeição mesmo e pela aprovação do Projeto de Lei 5.131.

Sala da Comissão, em 11 de agosto de 2003 .

Deputado Ribamar Alves  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.427/2001, e aprovou o Projeto de Lei nº 5.131/2001, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Dr. Ribamar Alves.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Angela Guadagnin - Presidente, Roberto Gouveia e Jorge Alberto - Vice-Presidentes, Antonio Joaquim, Arlindo Chinaglia, Arnaldo Faria de Sá, Athos Avelino, Benjamin Maranhão, Custódio Mattos, Dr. Pinotti, Dr. Ribamar Alves, Eduardo Barbosa, Geraldo Resende, Guilherme Menezes, Henrique Fontana, Kelly Moraes, Laura Carneiro, Lavoisier Maia, Manato, Maria do Rosário, Maria Helena, Maria Lucia, Mário Heringer, Milton Barbosa, Nilton Baiano, Rafael Guerra, Rommel Feijó, Saraiva Felipe, Selma Schons, Thelma de Oliveira, Vic Pires Franco, Alceste Almeida, Amauri Robledo Gasques, Dra. Clair, Jamil Murad, José Mendonça Bezerra, José Rocha, Juíza Denise Frossard, Milton Cardias, Silas Brasileiro e Zonta.

Sala da Comissão, em 24 de setembro de 2003.

Deputada ANGELA GUADAGNIN  
Presidente

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

Chega para exame desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei em epígrafe, que estabelece dimensões mínimas para a configuração interna das aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas da aviação civil comercial brasileira, em vôos com duração igual ou superior a seis horas, incluindo escalas.

São estas as dimensões propostas no PL nº 4.427/01:

- 33 polegadas ou 83,82cm – distância livre entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da imediatamente anterior, estando ambas na posição normal, válido também para o espaço localizado antes da primeira poltrona;
- 14 polegadas ou 35,36cm – distância entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, estando ambas na posição normal;
- 19 polegadas ou 48,26cm – largura da poltrona;
- 28° - inclinação da poltrona.

Na justificativa, o autor do PL, Deputado Abelardo Lupion defende as dimensões propostas para garantir maior conforto e segurança aos passageiros, em especial os da classe econômica, que correspondem a maioria absoluta dos usuários do transporte aéreo. Refere a contribuição positiva dos espaços maiores para a saúde dos passageiros, por facilitar, nos vôos de longa duração, a execução de exercícios na posição sentada para evitar problemas de circulação sanguínea.

À proposta assinalada foi apensado o PL nº 5.131, de 2001, do Sr. Elias Murad, com o mesmo objetivo de dispor sobre as dimensões mínimas, para orientar a configuração das aeronaves da aviação civil comercial regular.

São as seguintes as dimensões previstas:

- 19 polegadas ou 48,26cm – largura da poltrona;
- 30° - inclinação da poltrona;
- 34 polegadas ou 86,36cm – distância entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da anterior, ambas na posição normal;
- 15 polegadas ou 37,9cm – distância entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, ambas na posição normal, válida também para o espaço correspondente à primeira poltrona.

Além das dimensões, o PL estipula as penalidades de advertência e multa cumulativa de cinco mil reais, para cada incidência por aeronave.

A exemplo do PL principal, a justificação da proposta mostra as vantagens de dimensões maiores para a saúde dos passageiros, tendo em vista desfavorecer a ocorrência de episódios de Trombose Venosa Profunda em razão da imobilidade continuada.

Em princípio, as propostas foram analisadas na Comissão de Seguridade Social e Família, na qual foi acatado, por unanimidade, o parecer do Relator, Deputado Ribamar Alves, pela rejeição do projeto principal, PL nº 4.427/01, e aprovação do projeto apenso, PL nº 5.131/01.

No prazo regimental, esta Comissão não recebeu emendas aos projetos.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Sem demérito às boas intenções dos Parlamentares autores das iniciativas sob exame, de querer garantir maior conforto e segurança aos passageiros do transporte aéreo, mediante a fixação, em lei federal, de um novo padrão de configuração do mobiliário das aeronaves utilizadas na aviação comercial brasileira, temos a colocar alguns senões à aceitação das propostas.

Como é de conhecimento comum, o modal aéreo apresenta a peculiaridade de seguir parâmetros definidos por órgãos técnicos credenciados pelos organismos internacionais do setor, que dão suporte às aviações civis nacionais.

Enquadra-se nesse contexto, a configuração interna dos aviões, cuja definição atende a parâmetros de segurança, aspecto determinante na modalidade de transporte aéreo.

Assim, o desenho do mobiliário dos aviões corresponde a uma das exigências para homologação de aeronaves com capacidade a partir de 44 passageiros, as quais devem garantir, numa situação crítica, condições de evacuar todos os passageiros em, no máximo, noventa segundos, utilizando-se 50% de suas saídas de emergências.

A homologação citada depende de aprovação da aeronave na demonstração de evacuação, realizada com a capacidade máxima de passageiros admitida. Após o teste, cabe a cada companhia de aviação a definição de sua configuração interna, de acordo com ditames de mercado, para os trechos a serem explorados comercialmente, mantidas, é claro, as dimensões mínimas aprovadas.

Alterações internas nas dimensões vigentes poderiam comprometer o desempenho comercial de aviões com boa aceitação no mercado. Esse, o caso do jato para 50 passageiros, ERJ 145 da EMBRAER (Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.), de grande aceitação internacional, no qual o aumento da largura das poltronas para 19 polegadas, por exemplo, implicaria na redução do número de colunas de poltrona, de três para duas, para cumprir o

regulamento, que prevê a dimensão mínima do corredor, de 20 polegadas. Menos poltronas, menos passageiros transportados e, por conseguinte, maior tarifa para os bilhetes comercializados no mercado interno. Além disso, compromissos comerciais com a exportação da aeronave e os custos elevados de fabricação tornam impensáveis modificações no seu modelo.

Pelo exposto, votamos pela REJEIÇÃO do PL nº 4.427, de 2001, e seu apenso, PL nº 5.131, de 2001.

Sala da Comissão, em 08 de outubro de 2004.

Deputado MAURO LOPES

Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.427-A/01 e o de nº5.131/01, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Wellington Roberto - Presidente, Giacobbo, Pedro Chaves e Neuton Lima - Vice-Presidentes, Aracely de Paula, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Francisco Appio, Lael Varella, Leônidas Cristino, Marcelo Castro, Marcelo Teixeira, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Romeu Queiroz, Aroldo Cedraz, Pedro Fernandes e Zezéu Ribeiro.

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2004.

Deputado WELLINGTON ROBERTO

Presidente

## **PROJETO DE LEI N.º 2.694, DE 2007** **(Do Sr. Alex Canziani)**

Obriga as aeronaves brasileiras utilizadas em vôos comerciais a dispor de assentos especiais para passageiros obesos ou com estatura elevada.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4427/2001.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga as aeronaves brasileiras utilizadas em vôos comerciais a dispor de assentos especiais para passageiros obesos ou com estatura elevada e estabelece as dimensões mínimas para essas poltronas.

Art. 2º Pelo menos dez por cento dos assentos das aeronaves registradas no Brasil e empregadas no transporte de passageiros em vôos comerciais deverão ser configuradas para o atendimento de passageiros obesos ou com estatura elevada, obedecendo as seguintes dimensões mínimas:

I – largura da poltrona: 540mm (24 polegadas);

II – distância mínima entre a parte interna do encosto da poltrona e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente ou de outra estrutura fixa instalada à frente: 965mm (38 polegadas);

III - distância mínima entre a extremidade dianteira do assento e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente: 470mm (18,5 polegadas);

Parágrafo único. Os assentos previstos no *caput* serão oferecidos na classe econômica, sem custos adicionais para os passageiros.

Art. 3º A não observância das disposições previstas nesta lei sujeita as empresas infratoras à multa de R\$ 1.000,00 (um mil reais) para cada vôo realizado sem as poltronas previstas no art. 2º.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação oficial.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Temos observado, nos últimos anos, a redução do tamanho e da distância entre os assentos instalados nas aeronaves comerciais brasileiras. Essa situação tem gerado um grande desconforto aos passageiros e, pior, contribuído para o aparecimento de doenças do aparelho circulatório, pois, em viagens longas, as pessoas ficam expostas ao risco de trombose venosa profunda, pela dificuldade

de movimentar-se durante o voo.

Os atuais padrões das poltronas instaladas em aeronaves comerciais são regulados pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA nº 25, que adota o texto da *Federal Aviation Regulation – FAR nº 25*, do Governo norte-americano. Essa norma estabelece o espaçamento mínimo entre duas poltronas considerando a proteção do ocupante durante o pouso de emergência e o espaço necessário para a evacuação dos passageiros em um tempo pré-estabelecido.

As normas aplicáveis, entretanto, não levam em consideração os aspectos relativos ao conforto do passageiros ou a possibilidade de problemas de saúde decorrentes do pouco espaço, uma vez que esses padrões são determinados com base em critérios que consideram apenas a segurança dos viajantes.

Em razão dessa situação e do elevado índice de reclamações em relação à exigüidade dos espaços entre as poltronas instaladas em classe econômica, estamos apresentando este projeto de lei, que tem como objetivo obrigar as empresas a configurarem pelo menos 10% das poltronas de cada aeronave com as dimensões definidas neste projeto de lei, que são aquelas consideradas suficientes para acomodar com conforto e segurança os passageiros obesos ou com estatura elevada.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 19 de dezembro de 2007.

Deputado Alex Canziani

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

RBHA 25  
PORTARIA Nº 285/DGAC, DE 6 DE AGOSTO DE 1990

Aprova a Norma que estabelece os requisitos de aeronavegabilidade para os aviões categoria transporte.

**O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL**, tendo em vista o disposto no item 5 do artigo 6º da Portaria nº 381/GM5, de 2 de junho de 1988, resolve:

Art. 1º - Aprovar a NSMA 58-25 "Requisitos de Aeronavegabilidade. Aviões Categoria Transporte.", a qual adota o FAR 25 do FAA.

Art. 2º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas a Portaria nº 202/DGAC, de 14 de julho de 1989, e demais disposições em contrário.

Ten Brig do Ar - SERGIO LUIZ BÜRGER  
Diretor-Geral

**RBHA 25**

### **PREFÁCIO**

Em cumprimento ao determinado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica em seu artigo 66, parágrafo 1º, Lei 7565, de 19 de dezembro de 1986 e pelo item 5, artigo 6º da Portaria 381/GM5, de 02 de junho de 1988, que dispõem sobre o Sistema de Segurança de Vôo de Aviação Civil - SEGVÔO, o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 25 - RBHA 25 -

"Requisitos de Aeronavegabilidade. Aviões Categoria Transporte." estabelece os requisitos de aeronavegabilidade para concessão de certificado de homologação de tipo de aviões categoria transporte. Este Regulamento deve ser usado e interpretado conforme previsto no RBHA 10.

Ele substitui mas não revoga os "Requisitos Brasileiros de Homologação Aeronáutica" do Grupo 1350 (RBHA 1350 e 1354/02), os quais continuam válidos para aviões que os usaram como base de homologação, porém revoga e substitui o RBHA 25 de 21 Ago 89, aprovado pela Portaria nº 202/DGAC, de 14 Jul 89.

## **PROJETO DE LEI N.º 3.363, DE 2008** **(Do Sr. Mendonça Prado)**

Dispõe sobre a reserva de poltronas com medidas especiais destinadas a pessoas obesas no interior das aeronaves que operam nos aeroportos brasileiros.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2694/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A presente lei versará sobre o tratamento especial que deverá ser despendido às pessoas obesas pelas empresas aéreas que operam nos aeroportos brasileiros.

Art. 2º Com base na presente lei, as empresas deverão disponibilizar 20% (vinte por cento) das poltronas de cada aeronave, seguindo os padrões estabelecidos pelos órgãos competentes, para fornecer conforto aos cidadãos que possuem medidas consideradas, pelos institutos responsáveis, como de obesidade.

Art. 3º É vedado que as empresas aéreas pratiquem tarifação diferenciada entre pessoas com peso considerado normal, saudável, em detrimento de pessoas obesas.

Art. 4º Considera-se obesa a pessoa que apresenta um Índice de Massa Corpórea (IMC) igual ou superior a 30 kg/m<sup>2</sup>.

§ 1º Para calcular o IMC, utiliza-se a fórmula aprovada pela Organização Mundial de Saúde (OMS), ou seja,  $IMC = \text{Peso (kg)} / (\text{Altura (Mts)})^2$ , 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. 5º Entende-se como empresa e/ou operadora do serviço de transporte aéreo de passageiros, para a aplicação do disposto nesta lei, toda a pessoa jurídica que opera no setor aeroviário brasileiro, de acordo com a legislação vigente.

Art. 6º Cabe às empresas aéreas e aos seus funcionários responsabilização penal pelo desrespeito e discriminação praticados contra os cidadãos que reclamarem os direitos garantidos por esta lei.

Art. 7º O Ministério da Saúde e o Ministério da Defesa deverão, em uma ação conjunta, promover a regulamentação dos padrões de acomodação que atenderão às necessidades desses cidadãos. O Ministério da Saúde visando determinar os padrões para uma acomodação saudável. Já o Ministério da Defesa visando determinar a viabilização técnica, de engenharia, dos padrões especificados por aquele.

Parágrafo único. O prazo para publicação da referida regulamentação é de 6 (seis) meses a contar da publicação desta lei.

Art. 8º As empresas aéreas terão o prazo de 1 (um) ano, a contar da publicação desta, para se adaptarem aos padrões que forem regulamentados.

Art. 9º O descumprimento do disposto na presente lei, deverá ser punido com multa de 50 (cinquenta) vezes o valor do trecho percorrido pela aeronave que esteja irregular. No caso de reincidência, a multa será calculada em dobro.

Art. 10 A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Visando acabar com o sofrimento dos cidadãos brasileiros que estão com o peso acima do padrão, venho apresentar o presente projeto de lei.

Após presenciar inúmeros casos e ser testemunha ocular de pessoas que se esmagavam nas poltronas das aeronaves que operam nos trechos brasileiros, é impossível não considerar que tais cidadãos merecem um tratamento diferenciado para amenizar seu martírio.

Há notícias de que as empresas que operam no Brasil encomendam aeronaves aos fabricantes com medidas que visam o máximo aproveitamento do espaço. Pedem poltronas mais estreitas e com menor distanciamento entre fileiras.

Dessa maneira, aquela pessoa que não é magra e, até mesmo, que esteja um pouquinho acima do peso fica em uma posição completamente desconfortável quando tenta se acomodar nas poltronas das aeronaves. Suportam, durante horas de voo, o incômodo de não ter condições nem de se movimentar, quanto menos descansar.

Descansar sim, pois a grande maioria dos passageiros viaja por horas após um dia longo de trabalho. E passar por uma situação desconfortável como essa é completamente insuportável.

Se uma pessoa com o peso um pouco acima do normal já não se sente confortável, imagine uma pessoa obesa. Na maioria das vezes essas pessoas nem conseguem sentar e necessitam de mais de um assento para se acomodar.

Ou seja, necessitando de mais de um assento, a pessoa acaba pagando em dobro.

Isso deve ser considerado como ato discriminatório. Porque, apenas por estar acima do peso, a pessoa tem que ser punida pagando mais do que qualquer outro cidadão. Paga mais porque as empresas aéreas não lhes proporcionam melhores condições de viagem.

Justifica-se, portanto, que cada empresa disponibilize 20% (vinte por cento) dos assentos de cada aeronave.

Determinamos essa quantidade de poltronas por aeronave, pois os índices apresentados pelos órgãos de saúde pública relatam que cerca de 20% (vinte por cento) dos cidadãos brasileiros estão hoje acima do peso normal.

Ou seja, mais de 30.000.000 (trinta milhões) de brasileiros apresentam um Índice de Massa Corpórea (IMC) igual ou superior a 30 kg/m<sup>2</sup>. Valores que, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), determinam que obesidade acometa um cidadão.

Logo, visando um tratamento digno aos cidadãos brasileiros considerados obesos, o projeto em questão deve ser aprovado e promulgado.

Sala das Sessões, em 06 de maio de 2008

**Deputado MENDONÇA PRADO**

## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei referenciado dispõe que nos vôos de duração igual ou superior a seis horas, incluindo suas escalas, as companhias de aviação civil comercial deverão utilizar aeronaves com as seguintes configurações internas:

I – distância livre entre o encosto de uma poltrona e o espaldar da anterior, com ambas em posição normal, de 33 polegadas ou 83,82 cm;

II – distância livre entre o assento de uma poltrona e o espaldar da anterior, com ambas na posição normal, de 14 polegadas ou 35,36 cm, bem

como igual dimensão para o espaço delimitado pelo assento das poltronas localizadas à frente da aeronave e o anteparo anterior a elas;

III – largura da poltrona de 19 polegadas ou 48,26 cm; e

IV – inclinação da poltrona de 28°.

Foi apensado à proposição original o Projeto de Lei n.º 5.131, de 2001, do Deputado Elias Murad, com igual objetivo, porém estabelecendo dimensões maiores para o espaçamento interno das aeronaves, assim como fixando penas para as empresas que descumprirem a lei;

Ao final da legislatura o projetos de lei referidos foram arquivados, sendo ao início da subsequente desarquivadas à requerimento do autor da proposição original.

As proposições foram distribuídas à Comissão de Seguridade Social e Família e à Comissão de Viação e Transportes, para juízo de mérito, não tendo recebido emenda em ambas.

A primeira Comissão de Mérito, aprovou a proposição apensada entendendo-a mais abrangente e, em consequência, rejeitou o Projeto de Lei n.º 4.427, de 2001.

Por outro lado, a Comissão de Viação e Transporte rejeitou a ambos os projetos de lei, por considerar que alterações internas nas dimensões vigentes poderiam comprometer o desempenho comercial de aviões com boa aceitação no mercado. Ademais, consignou que, além disso, compromissos comerciais com a exportação da aeronave e os custos elevados de fabricação tornariam impensáveis as modificações no seu modelo.

Posteriormente, foram apensados ao PL n.º 4.427/01 o Projeto de Lei n.º 2.964, de 2007, do Deputado Alex Canziani, e o Projeto de Lei n.º 3.363, de 2008, do Deputado Mendonça Prado.

O primeiro obriga as empresas comerciais aéreas a reservarem dez por cento dos assentos das aeronaves registradas no Brasil para passageiros obesos ou de elevada estatura, define as dimensões mínimas dessas poltronas e fixa pena pelo descumprimento da lei.

Por sua vez, o segundo, com igual escopo em relação às pessoas obesas, dispõe que elas deverão possuir IMC (Índice de Massa Corporal), isto é, peso dividido pela altura ao quadrado, igual ou superior a 30 para ocuparem os assentos especiais, dá prazo de um ano para a adaptação das aeronaves e fixa multa pelo descumprimento da lei.

Nesta fase, as proposições, que tramitam em regime ordinário, encontram-se submetidas ao crivo desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para parecer, ocasião em que não receberam emenda.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Consoante o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, consoante o art. 32, III, "a", do RICD, compete a esta CCJC manifestar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa e redacional do projeto de lei referenciado e de seus apensos.

Analisando-os, verifico que estão satisfeitos os mandamentos dos artigos 22, I e 61 da Lei Maior não ocorrendo, pois, vício constitucional. Ademais, eles não contrariam Princípio Geral de Direito, de onde decorre a juridicidade de seus mandamentos. Destaca-se, por oportuno, que as proposições *in comento* estão sujeitas à apreciação do Plenário face à divergência dos pareceres, ex vi art. 24, II, "g", do RICD.

Quanto à técnica legislativa e redacional, elas não merecem reparo, vez que observam os ditames da Lei Complementar n.º 95/98, que disciplina o processo de elaboração das leis.

Face ao exposto, voto pela **constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica redacional e legislativa do Projeto de Lei n.º 4.427, de 2001, do Projeto de Lei n.º 5.131, de 2001, do Projeto de Lei n.º 2.694, de 2007, e do Projeto de Lei n.º 3.363, de 2008.**

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2008.

Deputado GERALDO PUDIM  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.427/2001 edos de nºs 5.131/2001,2.694/2007 e3.363/2008, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Geraldo Pudim.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Cunha - Presidente, Maurício Quintella Lessa - Vice-Presidente, Antonio Carlos Biscaia, Arolde de Oliveira, Bonifácio de Andrada, Cândido Vaccarezza, Carlos Bezerra, Ciro Gomes, Edmar Moreira, Edson Aparecido, Efraim Filho, Fábio Ramalho, Felipe Maia, Flávio Dino, Francisco Tenorio, Geraldo Pudim, Gerson Peres, José Carlos Aleluia, José Genoíno, José Mentor, Leonardo Picciani, Magela, Mainha, Marcelo Itagiba, Marcelo Ortiz, Mauro Benevides, Moreira Mendes, Pastor Pedro Ribeiro, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Roberto Magalhães, Sérgio Barradas Carneiro, Silvinho Peccioli, Valtenir Pereira, Vicente Arruda, Vilson Covatti, Zenaldo Coutinho, Alexandre Silveira, Antônio Carlos Biffi, Aracely de Paula, Átila Lins, Chico Lopes, Colbert Martins, Dilceu Sperafico, Edmilson Valentim, Eduardo Valverde, Hugo Leal, Jaime Martins, Jefferson Campos, João Carlos Bacelar, João Magalhães, Leo Alcântara, Ricardo Tripoli, Vital do Rêgo Filho, Waldir Neves e William Woo.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA  
Presidente

## **PROJETO DE LEI N.º 4.601, DE 2009** **(Do Sr. Vital do Rêgo Filho)**

Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para dispor sobre reserva de assento para pessoas com obesidade mórbida no transporte interestadual de passageiros.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4427/2001.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 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”, entre outras providências, para dispor sobre reserva de assento para pessoas com obesidade mórbida no transporte interestadual de passageiros.

Art. 2º. O art. 2º da Lei nº 10.098, de 2000, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Parágrafo único. Para efeitos dessa lei, as pessoas com obesidade mórbida, comprovada nos termos do regulamento, equiparam-se às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. (NR)

Art. 3º. A Lei nº 10.098, de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 16-A:

Art. 16-A. Os veículos de transporte público interestadual de passageiros, em todas as modalidades, deverão dispor de assentos especiais para pessoas com obesidade mórbida, em número proporcional à capacidade de lotação de cada veículo, conforme regulamento.

§ 1º Cada assento especial de que trata este artigo deverá ser constituído, no mínimo, de dois regulares contíguos em que os apoios para os braços possam ser retirados ou totalmente rebatidos e estar localizado em fileira que permita o fácil acesso da pessoa obesa.

§ 2º O bilhete de passagem referente ao assento especial deverá ser comercializado pelo valor correspondente a um assento regular, respeitadas as promoções eventualmente incidentes.

Art. 4º. A Lei nº 10.098, de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 25-A:

Art. 25-A. Os assentos especiais para pessoas com obesidade mórbida poderão ser ocupados por outras pessoas se não houver interessados na compra dos respectivos bilhetes:

I – até 12 (doze) horas antes do início da viagem, no caso do transporte coletivo terrestre e aquaviário;

II – até 24 (vinte e quatro) horas antes do início da viagem, no caso do transporte aéreo.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Infelizmente, é bastante comum hoje em dia nos depararmos com pessoas portadoras de obesidade mórbida, as quais enfrentam inúmeros problemas para realizar suas atividades. Um desses problemas está relacionado à dificuldade de realização de deslocamentos interestaduais, em virtude do tamanho reduzido das poltronas nos veículos que prestam esse serviço.

O problema é de difícil solução. Mesmo que a pessoa se disponha a comprar dois bilhetes de passagem, nem sempre a configuração interna dos veículos permite o rebatimento completo dos apoios de braços entre assentos contíguos, o que, se não impossibilita a viagem, resulta em muito desconforto ao longo do percurso. Nem sempre, entretanto, a pessoa dispõe de recursos para a aquisição de dois bilhetes de passagem. No transporte aéreo, principalmente, isso representa um custo muito alto.

Estamos, pois, oferecendo à apreciação dos nobres Pares o presente projeto de lei que pretende amparar as pessoas com obesidade mórbida em seu direito de ir e vir. Para tanto, estamos propondo que os veículos de transporte público interestadual de passageiros, em todas as modalidades, sejam obrigados a dispor de assentos especiais para pessoas com obesidade mórbida, em número proporcional à capacidade de lotação de cada veículo. O percentual a ser aplicado será definido posteriormente, em regulamento, de forma a que se ajuste a norma às peculiaridades de cada veículo.

Cada um desses assentos especiais deverá ser constituído, no mínimo, de dois regulares contíguos em que os apoios para os braços possam ser retirados ou totalmente rebatidos e estar localizado em fileira que

permita o fácil acesso da pessoa obesa. Ademais, deverá ser comercializado pelo valor correspondente a um assento regular, respeitadas as promoções eventualmente incidentes. Para salvaguardar o interesse das empresas, permite-se que esses assentos sejam comercializados para outros usuários, caso não sejam utilizados por pessoas obesas.

Entendemos que, com tais medidas, estaremos protegendo o direito dessas pessoas que, por suas condições particulares, merecem atenção especial do legislador.

Sala das Sessões, em 02 de fevereiro de 2009.

Deputado VITAL DO RÊGO FILHO

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

**LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000**

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

**CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;

c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;

d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa;

III - pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;

IV - elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

V - mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

VI - ajuda técnica: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

## CAPÍTULO II DOS ELEMENTOS DA URBANIZAÇÃO

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

.....

## CAPÍTULO VI DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

## CAPÍTULO VII DA ACESSIBILIDADE NOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO

Art. 17. O Poder Público promoverá a eliminação de barreiras na comunicação e estabelecerá mecanismos e alternativas técnicas que tornem acessíveis os sistemas de comunicação e sinalização às pessoas portadoras de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação, para garantir-lhes o direito de acesso à informação, à comunicação, ao trabalho, à educação, ao transporte, à cultura, ao esporte e ao lazer.

.....

CAPÍTULO X  
DISPOSIÇÕES FINAIS

.....

Art. 25. As disposições desta Lei aplicam-se aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens.

Art. 26. As organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência terão legitimidade para acompanhar o cumprimento dos requisitos de acessibilidade estabelecidos nesta Lei.

.....

.....

**PROJETO DE LEI N.º 4.936, DE 2009**  
**(Do Sr. Carlos Brandão)**

Altera as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para obrigar a reserva de assentos especiais para pessoas obesas nos veículos de transporte coletivo e nos locais dedicados a entretenimento.

<p><b>DESPACHO:</b> APENSE-SE À(AO) PL-4427/2001.</p>
---

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos das Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para obrigar a reserva de assentos especiais para pessoas obesas nos veículos de transporte coletivo e nos locais dedicados a entretenimento.

Art. 2º O artigo 3º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“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, pessoas obesas e pessoas acompanhadas por crianças de colo.” (NR)*

Art. 3º O artigo 12 da Lei nº 10.098, de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, e para pessoas obesas, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação, comunicação e acomodação.” (NR)*

Art.4º Esta lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A obesidade transformou-se em um dos maiores problemas de saúde pública da atualidade. O estilo de vida moderno, aliado à alimentação desbalanceada e aos fatores genéticos e hormonais, criou uma legião de pessoas com peso superior ao desejável, que lhes impõe uma série de dificuldades em sua locomoção.

O excesso de peso corpóreo reduz a mobilidade dessas pessoas de tal forma que em alguns casos torna-se penoso, ou mesmo impossível, utilizar-se do transporte coletivo, frequentar escolas ou acomodar-se em locais destinados ao entretenimento.

A falta de opção para o transporte e para a acomodação em salas de aula ou de espetáculo tende a agravar a situação da pessoa obesa que, impossibilitada de usufruir desses serviços, isola-se da convivência em sociedade, com reflexo direto no progressivo aumento de peso.

Entendemos que é dever do Estado cuidar da saúde e do bem-estar de todos os brasileiros. Nesse sentido, visando proporcionar segurança e conforto às pessoas obesas, e considerando a sua situação temporária de diminuição da desenvoltura para locomoção, estamos propondo estender a elas a garantia de assentos especiais em veículos de transporte coletivo, escolas e salas de espetáculos prevista nas Leis nºs 10.048 e 10.098, ambas de 2000, para os deficientes físicos.

Diante do exposto, por se tratar de uma proposição justa, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 26 de março de 2009.

**Deputado CARLOS BRANDÃO**

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b>
--

**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 portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.

\* Artigo com redação dada pela Lei nº 10.741, de 01/10/2003.

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, destinadas a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

.....  
.....

## LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA;** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei

### CAPÍTULO IV DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS OU DE USO COLETIVO

Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

### CAPÍTULO V DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS DE USO PRIVADO

Art. 13. Os edifícios de uso privado em que seja obrigatória a instalação de elevadores deverão ser construídos atendendo aos seguintes requisitos mínimos de acessibilidade:

I - percurso acessível que una as unidades habitacionais com o exterior e com as dependências de uso comum;

II - percurso acessível que una a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos;

III - cabine do elevador e respectiva porta de entrada acessíveis para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

## PROJETO DE LEI N.º 5.034, DE 2009 (Do Sr. Nelson Bornier)

Torna obrigatório a instalação de assentos especiais para pessoas obesas em estabelecimentos de entretenimento.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4936/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º- Ficam os estabelecimentos destinados ao entretenimento, tais como teatros, cinemas e casas de shows, obrigados a instalar assentos especiais para pessoas obesas, com quantitativo de no mínimo 5% (cinco por cento) do número total de seus assentos.

Art. 2º- Na ausência de obesos para utilizar os assentos especiais, os mesmos poderão ser ocupados por outras pessoas passados 15 (quinze) minutos após o início das apresentações.

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

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

### **JUSTIFICATIVA**

Num País que possui cerca de 30 milhões de obesos, não podemos deixar de pensar nas dificuldades enfrentadas por estas pessoas na hora de utilizar os transportes públicos, comprar roupas e principalmente nos momentos de lazer. As casas de espetáculos, teatros, cinemas e demais estabelecimentos de entretenimento ignoram este segmento da população, que não tem acesso aos espetáculos devido à falta de assentos adequados.

Desta forma, apresentamos o presente projeto, buscando garantir a estes cidadãos o acesso a todos os espaços de lazer, entendendo que o custo com a aquisição das novas cadeiras em nada irá onerar os empresários do setor, visto que permitirá maior público e que os assentos também poderão ser utilizados pelas demais pessoas caso não sejam preenchidos por pessoas obesas.

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

Sala das Sessões, 14 de abril de 2009.

**NELSON BORNIER**

Deputado Federal – PMDB/RJ

## **PROJETO DE LEI N.º 787, DE 2011** **(Do Sr. Jorge Tadeu Mudalen)**

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para obrigar a reserva de assentos especiais para pessoas que especifica e dá outras providências.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4936/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos das Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000 assegurando a disponibilização de assentos especiais às pessoas que especifica.

Art. 2º O artigo 3º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º As empresas públicas de transporte, as concessionárias de transporte coletivo e as empresas de transporte aéreo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência física, pessoas acompanhadas por crianças de colo, pessoas obesas e de alta estatura.” (NR)

§ 1º a reserva de assentos para pessoas que utilizam cadeira de rodas deverão se adequar às normas da ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação, comunicação e acomodação.

§ 2º os assentos reservados para pessoas obesas deverão ter espaço correspondente a duas poltronas atualmente disponibilizadas em aeronaves comerciais.

§ 3º o espaçamento entre as poltronas deverá respeitar o limite mínimo de 75cm entre as fileiras.”

Art.3º As empresas aqui mencionadas terão o prazo de 180 dias para se adequarem às normas aqui contidas, e a sua inobservância sujeitará às mesmas à imposição das sanções previstas nos artigos 56 e 57 da Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Constituição Federal de 1988, ao prever os direitos de tratamento adequado aos seguimentos sociais menos favorecidos trouxe a lume duas normas legais. A primeira delas é a Lei nº 10.048, de 2000, que assegura atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência física, aos idosos com idade igual ou superior a 65 anos, às gestantes e lactantes, bem como às pessoas acompanhadas por crianças de colo.

A segunda é a Lei nº 10.098, também de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de

barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

No conjunto, as duas representaram a efetivação do direito dessas pessoas a receberem tratamento diferenciado, por conta de suas peculiaridades.

Na mesma esteira, sabemos que existe uma parcela grande da população mundial e brasileira tem também sofrido com uma certa discriminação, ao receberem tratamento “igualitário” quando são acomodados em poltronas de companhias aéreas sem que sejam levadas em consideração suas peculiaridades, notadamente a alta estatura.

Veja-se que a estatura média da população de um modo geral vem crescendo, contando nas últimas décadas com pessoas cada vez mais altas. Porém, na contra-mão dessa tendência e no afã de lucro fácil, as empresas aéreas têm diminuído o espaçamento entre as poltronas de suas aeronaves, inclusive com práticas que simplesmente impedem os passageiros viajarem com um mínimo de conforto, haja vista as poltronas que não reclinam.

Também não é de menor sabença que a obesidade transformou-se em um dos maiores problemas de saúde pública da atualidade. O sedentarismo, a falta de uma alimentação adequada aliados à pré-disposição genética tem transformado a população mundial em pessoas com peso superior ao mínimo desejável para se ter saúde.

O excesso de peso corpóreo transforma o simples ato de embarcar em um avião e fazer uma viagem em um ato penoso e até mesmo impossível,

A falta de opção para o transporte com a devida acomodação tende a agravar a situação de pessoas obesas e de alta estatura, impossibilitando-os de usufruir desses serviços.

Por fim, a presente proposição visa também o resguardo do direito de pessoas com dificuldade de locomoção, de pessoas idosas, gestantes, lactantes e com crianças de colo, reservando-lhes assentos específicos e diferenciados nas aeronaves.

Diversas foram as ações perpetradas por entidades de defesa dos consumidores e mesmo pelos representantes dos Ministérios Públicos estaduais, mas nada concreto. A par disso, faz-se premente a necessidade de regulamentação do setor por meio de legislação específica, com a cominação de multa no caso de descumprimento das normas aqui estabelecidas.

Sala das Comissões, 22 de março de 2011.

**JORGE TADEU MUDALEN**  
Deputado Federal

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

**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 portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. [\*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 10.741, de 1/10/2003\)\*](#)

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 as 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.

.....

.....

**LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990**

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

TÍTULO I  
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....

CAPÍTULO VII  
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

.....

Art. 56. As infrações das normas de defesa do consumidor ficam sujeitas, conforme o caso, às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das de natureza civil, penal e das definidas em normas específicas:

- I - multa;
- II - apreensão do produto;
- III - inutilização do produto;
- IV - cassação do registro do produto junto ao órgão competente;
- V - proibição de fabricação do produto;
- VI - suspensão de fornecimento de produtos ou serviço;
- VII - suspensão temporária de atividade;
- VIII - revogação de concessão ou permissão de uso;
- IX - cassação de licença do estabelecimento ou de atividade;
- X - interdição, total ou parcial, de estabelecimento, de obra ou de atividade;
- XI - intervenção administrativa;
- XII - imposição de contrapropaganda.

Parágrafo único. As sanções previstas neste artigo serão aplicadas pela autoridade administrativa, no âmbito de sua atribuição, podendo ser aplicadas cumulativamente, inclusive por medida cautelar, antecedente ou incidente de procedimento administrativo.

Art. 57. A pena de multa, graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida e a condição econômica do fornecedor, será aplicada mediante procedimento administrativo, revertendo para o Fundo de que trata a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, os valores cabíveis à União, ou para os Fundos estaduais ou municipais de proteção ao consumidor nos demais casos. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 8.656, de 21/5/1993)

Parágrafo único. A multa será em montante não inferior a duzentas e não superior a três milhões de vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou índice equivalente que venha a substituí-lo. [\*\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 8.703, de 6/9/1993\)\*](#)

Art. 58. As penas de apreensão, de inutilização de produtos, de proibição de fabricação de produtos, de suspensão do fornecimento de produto ou serviço, de cassação do registro do produto e revogação da concessão ou permissão de uso serão aplicadas pela administração, mediante procedimento administrativo, assegurada ampla defesa, quando forem constatados vícios de quantidade ou de qualidade por inadequação ou insegurança do produto ou serviço.

.....

.....

**LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000**

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;

c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;

d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa;

III - pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;

IV - elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

V - mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

VI - ajuda técnica: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

.....

.....

## **PROJETO DE LEI N.º 1.268, DE 2011**

### **(Do Sr. Ribamar Alves)**

Obriga as aeronaves brasileiras utilizadas em vôos comerciais a dispor de, no mínimo, seis assentos especiais para passageiros obesos ou com estatura elevada.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL 2694/2007

#### **O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º Esta Lei obriga as aeronaves brasileiras utilizadas em vôos comerciais a dispor de, no mínimo, seis assentos especiais para passageiros obesos ou com estatura elevada .

Art. 2º Pelo menos seis assentos das aeronaves registradas no Brasil e empregadas no transporte de passageiros em vôos comerciais deverão ser configuradas para o atendimento de passageiros obesos ou com estatura elevada, obedecendo as dimensões mínimas fixadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

§ 1º Os assentos previstos no *caput* serão oferecidos na classe econômica, sem custo tarifário adicional para os passageiros.

§ 2º Os assentos localizados junto às saídas de emergência das aeronaves não poderão ser utilizados para acomodar os passageiros obesos ou com estatura elevada.

Art. 3º A não observância das disposições previstas nesta lei sujeita as empresas infratoras à multa a ser fixada pelo órgão regulador da aviação civil.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação .

#### **JUSTIFICAÇÃO**

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a imobilidade prolongada, particularmente quando o indivíduo está sentado, leva à estagnação de sangue nas pernas, que por sua vez causa edema e desconforto.

Este desconforto é muito maior para pessoas obesas ou com estatura elevada que são submetidas a poltronas com espaçamento cada vez menores.

Os atuais padrões das poltronas instaladas em aeronaves comerciais são regulados pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA nº 25, que adota o texto da Federal Aviation Regulation – FAR nº 25, do Governo norte-americano. Essa norma estabelece o espaçamento mínimo entre duas poltronas considerando a proteção do ocupante durante o pouso de emergência e o espaço necessário para a evacuação dos passageiros em um tempo pré-estabelecido.

As normas aplicáveis, entretanto, não levam em consideração os aspectos relativos ao conforto dos passageiros ou a possibilidade de problemas de saúde decorrentes do pouco espaço, uma vez que esses padrões são determinados com base em critérios que consideram apenas a segurança dos viajantes.

Em razão dessa situação e do elevado índice de reclamações em relação à exigüidade dos espaços entre as poltronas para pessoas com necessidades especiais instaladas em classe econômica, estamos apresentando este projeto de lei, que também prevê que estes assentos não poderão ter acréscimo de tarifa.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 05 de maio de 2011.

**Deputado Dr. Ribamar Alves (PSB/MA)**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.356, DE 2011** **(Do Sr. João Arruda)**

Determina a reserva de metade das poltronas da primeira fileira e saídas de emergência das aeronaves comerciais de transporte de passageiros para pessoas cuja distância glúteo Joelho exceda a média nacional estipulada pela ANAC ou o índice de massa corpórea seja maior ou igual a quarenta quilogramas por metro quadrado.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-2694/2007.

O Congresso Nacional aprovou e, EU, Presidente da República sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - As empresas aéreas em operação no Brasil deverão reservar metade das poltronas de dimensões especiais, assim consideradas aquelas

localizadas nas saídas de emergência e na primeira fileira das aeronaves aos passageiros cuja distância glúteo Joelho exceda sessenta e cinco centímetros ou o índice de massa corpórea seja maior ou igual a quarenta quilogramas por metro quadrado;

Art. 2º - É vedada a cobrança de adicional na tarifa pelo fornecimento das poltronas de dimensões especiais para os passageiros nas condições previstas no artigo anterior;

Art. 3º - A empresa aérea deverá manter a reserva das poltronas de dimensões especiais até a realização do *check-in* por pelo menos setenta e cinco por cento dos passageiros previstos para o voo;

Art. 4º - Deverá ser disponibilizado ao passageiro que se enquadre nas características do artigo 1º mecanismo para que, no ato da compra do bilhete, via eletrônica ou presencial, possa informar da sua necessidade e bloquear poltrona com espaço diferenciado;

§ 1º - Caso passageiros com as características previstas no artigo 1º, em número maior que a metade dos assentos com espaço diferenciado efetivem o bloqueio dos referidos assentos no ato da compra da passagem e até quinze dias antes do embarque, a empresa aérea estará proibida de comercializar referidos assentos aos demais passageiros;

§ 2º - Aos passageiros cujas medidas se enquadrem no artigo 1º deverá ser dada prioridade no embarque, nos moldes dos passageiros idosos, gestantes, deficientes e clientes de classes especiais de cada empresa aérea.

Art. 5º - As empresas aéreas tem cento e oitenta dias a contar da vigência da presente Lei para realizarem todas as alterações necessárias para o efetivo cumprimento do disposto nos artigos anteriores.

## JUSTIFICATIVA

Conforme é cediço, sob a justificativa de se viabilizarem economicamente, as companhias aéreas em operação no Brasil tem diminuído, cada vez mais, os espaços entre as poltronas de suas aeronaves, bem como a largura dos assentos desse tipo de aparelho, para que mais e mais passageiros possam ocupar seus aviões, lhes trazendo o esperado lucro.

Fato é que as companhias aéreas precisam ter viabilidade econômica, sob pena de haver um colapso aéreo nos próximos anos. Ocorre que nos últimos anos vem ocorrendo um fenômeno bastante interessante, que indica o aumento na rentabilidade dessas companhias, de modo que atitudes como a diminuição do espaço entre as poltronas é medida cada vez mais dispensável.

Há um novo mercado, no qual pessoas que jamais pensaram em utilizar um avião para seus deslocamentos passaram a ser passageiros freqüentes, de modo que a taxa de ocupação das aeronaves no Brasil nunca esteve tão elevado.

Dessa forma, há que se atentar para aqueles passageiros que possuem necessidades especiais, ou seja, que pelo espaço reduzido entre as poltronas e de suas larguras, vêem-se obrigados a viajar sem qualquer conforto e, diga-se mais, causando constrangimentos inclusive para os passageiros que ocupam as poltronas aos seus lados.

Neste sentido, a aprovação do presente projeto de Lei é medida que visa proporcionar aos passageiros cujas medidas excedem a média nacional definida pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil um maior nível de conforto e dignidade, ainda que mesmo em ocupando as poltronas com dimensões especiais, em determinadas situações, esse desconforto seja apenas minimizado.

Segundo a ANAC, a média nacional da distância glúteo Joelho, que determina o espaço entre o encosto da poltrona e a poltrona da frente do passageiro está entre 55 e 65 centímetros, medida que consideramos adequada para utilização das poltronas convencionais. Ainda, no que concerne a largura dos assentos, a ANAC

considera que as poltronas convencionais são adequadas para passageiros cujo índice de massa corpórea esteja até 39 kg/m<sup>2</sup>.

Assim considerado, o presente Projeto de Lei reserva metade das poltronas com dimensões especiais, assim consideradas aquelas localizadas nas saídas de emergência e na primeira fileira das aeronaves de transporte de passageiros, para pessoas cujas medidas glúteo-jelho excedam 65 (sessenta e cinco) centímetros ou cujo índice de massa corpórea exceda 40 kg/m<sup>2</sup>, fazendo ainda considerações acerca de ocasiões na qual um número maior de poltronas com essas características seja “reservada” ou “bloqueada” em um período maior que 15 (quinze) dias antes do embarque, quando então a empresa estará obrigada a fornecer tantas poltronas quantas bastem para atender a demanda dos passageiros em situação especial.

Nós Deputados, que viajamos corriqueiramente fazendo uso de aeronaves comerciais, estamos acostumados a presenciar situações nas quais pessoas com dimensões acima da média nacional sentem-se constrangidas e desconfortáveis por terem que ocupar poltronas com espaço reduzido, enquanto as empresas aéreas “comercializam” os espaços maiores, na busca incessante pelo lucro.

Tal realidade merece nossa especial atenção, já que se trata, por assim dizer, de um problema de saúde pública, que deve ser enfrentado imediatamente, de modo a regulamentar uma atividade que cresce a cada dia e, da qual passageiros cujas características físicas os diferenciam da maioria da população não podem ser excluídos.

Por derradeiro, requer a apreciação e aprovação do presente Projeto de Lei, por ser medida urgente e necessária.

Brasília, 17 de maio de 2011.

**João Arruda – PMDB/PR**  
**Deputado Federal**

# PROJETO DE LEI N.º 1.380, DE 2011

## (Do Sr. Onofre Santo Agostini)

Dispõe sobre a reserva de assentos para obesos em salas de projeções, teatros, espaços culturais, restaurantes e em transporte coletivo de passageiros, e dá outras providências.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4936/2009.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** As salas de projeções, teatros, espaços culturais que utilizam assentos para platéia, inclusive restaurantes, deverão reservar 5 (cinco) por cento dos lugares para utilização por pessoas consideradas obesas, distribuídos em diferentes pontos do estabelecimento.

**Art. 2º** As empresas que realizam o transporte coletivo de passageiros, seja este terrestre ou aéreo, devem reservar 5 (cinco) por cento dos lugares para utilização por pessoas obesas.

§ 1º No caso do transporte aéreo, os assentos devem ser distribuídos de preferência em locais de fácil acesso às portas de entrada e saída das aeronaves.

§ 2º No transporte coletivo terrestre, os assentos devem ficar próximo aos preferenciais de idosos, grávidas ou portadores de necessidades especiais, de modo a facilitar sua locomoção na entrada e saída do veículo.

§ 3º Em razão do constrangimento gerado à pessoa obesa que não consegue passar por catracas nos veículos que a possuem, ficam as pessoas obesas desobrigadas a passar pelas mesmas, devendo o responsável pela cobrança da passagem girá-la para a devida marcação.

**Art. 3º** Para efeitos desta lei considera-se obesa a pessoa cujas dimensões corporais extrapolam o padrão dos assentos, de modo a provocar desconforto tanto para a pessoa dotada de obesidade, quanto para aqueles que sentam ao seu lado.

*Parágrafo único.* Segundo a Organização Mundial da Saúde – OMS – obesidade é o excesso de gordura corporal acumulada no tecido adiposo decorrente de vários fatores sejam esses genéticos ou ambientais, como padrões dietéticos e de atividade física ou ainda fatores individuais de susceptibilidade biológica, entre outros, que geram implicações para a saúde.

**Art. 4º** As empresas responsáveis pelos estabelecimentos e transportes nesta lei mencionados terão o prazo de 180 dias para se adequarem às normas aqui estabelecidas, sob pena da aplicação das sanções previstas no Código de Defesa do Consumidor.

**Art. 5º** Esta lei entra em vigor depois de decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

#### JUSTIFICATIVA

A obesidade transformou-se em um dos maiores problemas de saúde pública da atualidade e são muitas as causas que levam as pessoas a apresentarem um quadro de sobrepeso. O sedentarismo e a falta de uma alimentação adequada, aliados à uma pré-disposição genética têm transformado a população em pessoas com peso superior ao adequado para ser considerado saudável.

O excesso de peso corpóreo transforma o simples ato de embarcar em um avião em um ato penoso e muitas vezes impossível. A falta de opção de assentos mais resistentes também em restaurantes tende a agravar a situação de pessoas obesas, impossibilitando-as de usufruir desses serviços.

De acordo com estudos da Sociedade Brasileira de Cirurgia Bariátrica e Metabólica (SBCBM), a população obesa no Brasil corresponde a pouco mais de 12% de toda a população brasileira, e a 11% da população do Sudeste. Para estes milhões de brasileiros, atividades simples costumam transformar-se em verdadeiros desafios.

Entrar num ônibus cheio pode ser uma barreira intransponível para muitos, sentar em uma cadeira pequena numa sala de cinema ou de um teatro, pode fazer toda a diferença no bem-estar dessas pessoas que diariamente se constroem nas mais simples atividades.

Posto isso, conclui-se que entre os vários problemas enfrentados pelas pessoas obesas, os mais comuns são os sociais, pois os obesos possuem dificuldades com assentos, passagens estreitas, transportes públicos, dificuldades essas que prejudicam sua estabilidade emocional. As consequências mais comuns são os problemas psicológicos, tais como os estados depressivos, distúrbios do sistema nervoso, entre outros.

São muitos os relatos de pessoas que não passam em roletas de ônibus, não cabem nas poltronas dos aviões, cadeiras das salas de aula e que em virtude disso possuem uma vida muito privada, distante de lazer e qualquer tipo de divertimento.

É em razão de situações como estas que a aprovação do presente projeto se faz importante, para melhorar a qualidade de vida das pessoas que apresentam quadro de obesidade, diminuindo seu constrangimento em locais públicos e até mesmo a discriminação que sofrem.

Sala das Sessões, 18 de Maio de 2011.

Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI  
DEM/SC

## **PROJETO DE LEI N.º 1.797, DE 2011** **(Do Sr. Roberto de Lucena)**

Altera os arts. 1.º e 3.º da Lei n.º 10.048, de 8 de dezembro de 2000, que "dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL 4936/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera os arts. 1.º e 3.º da Lei n.º 10.048, de 8 de dezembro de 2000, que “dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências”, a fim de estender às pessoas portadoras de obesidade mórbida a prioridade de atendimento.

Art. 2º. Os arts. 1º e 3º da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1.º. As pessoas portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas acompanhadas por crianças de colo e as pessoas portadoras de obesidade mórbida terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.” (NR)

“Art. 3.º. As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência, pessoas acompanhadas por crianças de colo e às pessoas portadoras de obesidade mórbida.” (NR)

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

A proposição que ora apresento tem por objetivo estender às pessoas portadoras de obesidade mórbida o atendimento prioritário que outras pessoas, também portadoras de algum fator que acarreta dificuldade de locomoção, têm.

A lei hoje confere esse benefício aos portadores de deficiência, aos idosos, às gestantes, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo.

A obesidade mórbida, por outro lado, é, infelizmente, uma doença que vem crescendo nos últimos tempos. As pessoas portadoras dessa doença têm inúmeros problemas de saúde e é com imensa dificuldade que elas se locomovem.

Tal quadro leva à indiscutível conclusão de que tais pessoas deveriam também prioridade ter nos atendimentos, razão pela qual conto como o apoio dos ilustres Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 07 de julho de 2011.

Deputado ROBERTO DE LUCENA

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b>
--

**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 portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. [Artigo com redação dada pela Lei nº 10.741, de 1/10/2003](#)

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 as 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.

.....  
.....

# PROJETO DE LEI N.º 1.939, DE 2011

(Do Sr. Diego Andrade)

Dispõe sobre a configuração dos assentos da classe econômica de aeronaves brasileiras com capacidade para cem ou mais passageiros.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL 2694/2007.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei estabelece requisitos mínimos para as medidas geométricas referentes ao espaço útil entre assentos da classe econômica nas aeronaves brasileiras que comportem cem ou mais passageiros.

**Art. 2º** O cumprimento dos requisitos estabelecidos nesta Lei é condição indispensável para a operação de aeronave brasileira em serviços públicos de aviação civil.

**Art. 3º** Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I – assentos da classe econômica: os que guardam as menores distâncias entre si ou com outra estrutura interna da aeronave;

II – assento padrão: o que é capaz de acomodar, com segurança e conforto, passageiro sentado cujo comprimento desde a extremidade do glúteo até a extremidade dos joelhos não supere, tomados os mesmos pontos de referência, o de noventa e nove por cento da população brasileira adulta, usuária de transporte aéreo;

III – assento especial do tipo I: o que é capaz de acomodar, com segurança e conforto, passageiro sentado cujo comprimento desde a extremidade do glúteo até a extremidade dos joelhos supere, tomados os mesmos pontos de referência, o de noventa e nove por cento da população brasileira adulta, usuária de transporte aéreo;

**IV** – assento especial do tipo II: o que é capaz de acomodar, com segurança e conforto, passageiro cujo Índice de Massa Corporal – IMC seja superior a 35 (trinta e cinco).

**Art. 4º** Os assentos da classe econômica das aeronaves brasileiras, com capacidade para cem passageiros ou mais, devem ser de três tipos, conforme definidos no art. 3º desta Lei:

**I** – assento padrão;

**II** - assento especial do tipo I;

**III** - assento especial do tipo II.

**Parágrafo único.** Os requisitos da configuração de cada um dos três tipos de assento devem atender os critérios fixados nos incisos II, III e IV do art. 3º desta Lei.

**Art. 5º** A configuração do assento padrão deve obedecer aos seguintes requisitos:

**I** - a distância mínima entre a parte interna do encosto de dada poltrona e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de outra estrutura fixa instalada à frente de qualquer poltrona considerada, deve ser de 685 mm (27 polegadas);

**II** - a distância mínima entre a extremidade dianteira do assento e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, deve ser de 305 mm (12 polegadas);

**III** - a distância mínima medida entre a projeção vertical da face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, e a extremidade dianteira do assento da poltrona considerada deve ser de 250 mm (9,8 polegadas).

**Art. 6º** A configuração do assento especial do tipo I deve obedecer aos seguintes requisitos:

**I** - a distância mínima entre a parte interna do encosto de dada poltrona e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de outra

estrutura fixa instalada à frente de qualquer poltrona considerada, deve ser de 965 mm (38 polegadas);

**II** - a distância mínima entre a extremidade dianteira do assento e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, deve ser de 470 mm (18,5 polegadas);

**III** - a distância mínima medida entre a projeção vertical da face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, e a extremidade dianteira do assento da poltrona considerada deve ser de 380 mm (15 polegadas).

**Art. 7º** A configuração do assento especial do tipo II deve obedecer aos seguintes requisitos:

**I** - a distância mínima entre a parte interna do encosto de dada poltrona e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de outra estrutura fixa instalada à frente de qualquer poltrona considerada, deve ser de 965 mm (38 polegadas);

**II** - a distância mínima entre a extremidade dianteira do assento e a face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, deve ser de 470 mm (18,5 polegadas);

**III** - a distância mínima medida entre a projeção vertical da face traseira do encosto da poltrona instalada à frente, ou de qualquer outra estrutura fixa instalada à frente da poltrona considerada, e a extremidade dianteira do assento da poltrona considerada deve ser de 380 mm (15 polegadas);

**IV** - a largura mínima entre os braços dos assentos, medidos na sua face interna, deve ser de 540 mm (24 polegadas).

**Art. 8º** Em cada grupo de vinte e cinco assentos da classe econômica, dois deve possuir a configuração do assento especial do tipo I e dois a configuração do assento especial do tipo II.

**Art. 9º** As regras para conduzir as medições das distâncias ou larguras fixadas nos arts. 5º, 6º e 7º desta Lei serão expedidas pela autoridade de

aviação civil.

**Art. 10.** Decorridos cinco anos, desde a data de publicação desta Lei, poderá a autoridade de aviação civil alterar os requisitos estabelecidos nos arts. 5º, 6º e 7º, com o propósito de adequá-los aos critérios previstos nos incisos II, III e IV do art. 3º desta Lei.

**§ 1º** É responsabilidade da autoridade de aviação civil promover, ao menos a cada cinco anos, levantamento do perfil antropométrico dos brasileiros usuários do transporte aéreo, para o fim específico de avaliar a adequação dos requisitos a que se refere o art. 1º aos critérios fixados nos incisos II, III e IV do art. 3º desta Lei.

**§ 2º** Dar-se-á publicação oficial à metodologia utilizada para o levantamento e aos resultados da avaliação.

**Art. 11.** É concedido o prazo de um ano, contado da data de publicação desta Lei, para que se cumpram os requisitos aqui estabelecidos.

**Art. 12.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

Este projeto tem a finalidade de introduzir no plano das leis regras que disponham sobre a configuração dos assentos da classe econômica das aeronaves brasileiras com capacidade para transportar cem passageiros ou mais.

Atualmente, no Brasil, como nos demais países – com exceção do Reino Unido –, não há norma específica acerca da configuração de assentos das aeronaves, ao menos no que diz respeito às distâncias mínimas que devem ser observadas entre eles. A respeito do assunto, internamente, prevalece o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC/FAR 25, que toma por base o FAR 25 da FAA – *Federal Aviation Administration*, norma estadunidense de referência mundial, cuja preocupação se dirige, no caso, ao estabelecimento de requisitos que facilitem o procedimento de evacuação da aeronave, na hipótese de acidente, não ao conforto do passageiro, em particular.

A sociedade já não se conforma com isso.

Se a ausência de regras que imponham a observância de distâncias mínimas entre assentos permite às companhias configurar o espaço interno da aeronave da forma mais eficiente do ponto de vista econômico – favorecendo a redução de tarifas – também deixa que consumidores de um serviço público sejam expostos a situações constrangedoras e extremamente desagradáveis por terem de se utilizar de poltronas que não lhes acomodam a contento, seja pelo *design* do assento, seja pelo exíguo espaço livre deixado à sua frente. Não se trata apenas de um prejuízo em matéria de conforto, mas, e principalmente, em matéria de saúde – são variados os estudos que reportam a ocorrência de problemas relacionados à má acomodação dos passageiros nas poltronas das aeronaves, em especial nos vôos de longa duração. Lembro, para ficar apenas no mais importante desses problemas, a trombose venosa profunda, que pode levar à morte.

A boa notícia é que, nos últimos anos, as queixas dos passageiros conduziram a estudos sérios a respeito do assunto.

Levantamento antropométrico de usuários de transporte aéreo, realizado pela Gerência de Estudos de Ergonomia na Aviação Civil, da ANAC, encontrou medidas superiores às apresentadas em pesquisa antropométrica realizada pelo Instituto Nacional de Tecnologia – INT, em 1988, tendo como população de estudo os operários da indústria de transformação. De acordo com a ANAC, o comprimento glúteo Joelho, a estatura, a largura dos quadris e o peso dos indivíduos pesquisados, nos mais variados percentis, excederam as medidas contidas no levantamento do INT. Em se tratando da variável “massa corporal”, prossegue a ANAC, constatou-se uma diferença da ordem de 23%, 25,9% e 32,8% entre os dados dos atuais passageiros e os dos operários pesquisados pelo INT, para os indivíduos situados, respectivamente, nos percentis 50, 95 e 99. Outro achado da ANAC é que o perfil de massa corporal dos usuários de transporte aéreo não parece guardar correspondência com o do conjunto da população, apresentando, em relação a esse, percentuais de obesidade e sobrepeso substancialmente superiores.

Ou seja: os passageiros têm razão em reclamar. É um fato que a população brasileira está crescendo e adquirindo mais peso.

Fenômeno semelhante é reportado em pesquisas internacionais. Estima-se que as populações europeia e estadunidense estejam

aumentando sua estatura média à ordem de 10mm por década. Pesquisa antropométrica patrocinada pela CAA – *Civil Aviation Authority*, no Reino Unido, permitiu àquele órgão constatar o fato de que as maiores dimensões previstas na norma britânica sobre configuração de assentos de aeronaves, vigente desde 1992 e baseadas no percentil 95 da população usuária, já não se mostravam capazes de enquadrar senão aqueles do percentil 77 ou menor. A própria FAA, embora não dite norma similar à da CAA, em atenção ao fenômeno do aumento dos casos de obesidade na população estadunidense, estipulou novos e maiores índices de peso corporal total médio, para fins de balanceamento de aeronave antes da decolagem.

Atenta a esses fatos, a ANAC analisou recentemente um conjunto de regras que, à semelhança das existentes no Reino Unido, poderia servir para impor limites à redução dos espaços úteis entre as poltronas das aeronaves. Grande parte deste projeto se baseia na proposta formulada pela Agência e depois colocada em audiência pública.

Por que tomamos a iniciativa de apresentar projeto de lei sobre a matéria, no lugar de esperar uma iniciativa da ANAC?

Em primeiro lugar, embora não mais importante, porque entendemos que a discussão no âmbito da ANAC parece ter se esgotado, uma vez que a agência preferiu adotar um sistema de classificação de conforto para o espaço interno das aeronaves, sem imposição de obrigatoriedades. Em vista disso, é cada vez maior o número de solicitações que são dirigidas a esta Casa no sentido de se dar uma solução expedita ao problema da configuração dos assentos dos aviões comerciais. A sociedade está impaciente, e com razão!

Em segundo lugar, e principalmente, porque regular a matéria por lei federal tem a vantagem de produzir norma a partir de um escrutínio necessariamente mais diversificado do que aquele que pudesse ter lugar na agência, evitando, quem sabe, excessiva ênfase em aspecto técnico da regulamentação. Para a indústria do transporte aéreo, outrossim, pode ser garantia de maior segurança jurídica no que respeita a investimentos.

A desvantagem que se pode associar a esse posicionamento é que, em alguma medida, corre-se o risco de ver aprovada regulamentação sem o devido amparo técnico e econômico, dadas as peculiaridades do processo político-legislativo. Todavia, em face do cuidado que se teve em incorporar as diretrizes

técnicas presentes na proposta inicial da ANAC, acreditamos que tal risco é muito pequeno.

Pode-se alegar, por fim, que o tratamento da matéria em lei tem a desvantagem de constituir algum óbice a futuras modificações de natureza técnica na configuração dos assentos das aeronaves. Cabe lembrar a esse respeito, no entanto, que alterações nos requisitos da configuração dos assentos, de acordo com a iniciativa, poderão ser estipuladas mais adiante pela própria Agência, com o fito de se adaptar a norma a novos perfis antropométricos da população.

Feitos esses esclarecimentos, aguardamos sugestões que contribuam para o aperfeiçoamento do projeto.

Sala das Sessões, em 03 de agosto de 2011.

Deputado **DIEGO ANDRADE**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.702, DE 2011** **(Do Sr. Zoinho)**

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para dispor sobre o atendimento prioritário do obeso e sua acessibilidade no transporte coletivo.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4427/2001.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para dispor sobre o atendimento prioritário do obeso e sua acessibilidade no transporte coletivo.

Art. 2º A Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º As pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, incluindo os obesos, os idosos com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas com crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.” (NR)

.....  
“Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, incluindo os obesos, e pessoas com crianças de colo.” (NR)

Art. 3º O art. 16 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas, sendo que as gestantes e as pessoas com mobilidade reduzida em decorrência de obesidade ficam dispensadas de passar nas catracas, estejam elas situadas nos terminais ou nos veículos, sem prejuízo do pagamento do bilhete e do acionamento do equipamento, para efeito de contagem dos passageiros transportados.

Parágrafo único. As pessoas especificadas no *caput* podem ingressar e sair pela porta de entrada padrão, nos veículos com catracas.” (NR)

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

Como vetor de ligação das atividades humanas, o transporte tornou-se vital ao desempenho da sociedade moderna e à mobilidade dos cidadãos.

No entanto, há parcelas da população que apresentam dificuldade de locomoção, que implica em comprometimento da mobilidade e exclusão social.

Para assegurar os direitos constitucionais de igualdade de todos perante a lei e o livre deslocamento no território nacional, expressos no *caput* e no inciso XV do art. 5º da Carta Magna, os legisladores federais vêm aprovando leis compensatórias para os segmentos da população que apresentam limitações de desempenho em caráter definitivo ou temporário.

Assim, há onze anos vige a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que prioriza o atendimento das pessoas com deficiência, idosos a partir de sessenta e cinco anos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo. Ao focar o transporte público coletivo, a lei obriga a reserva de assentos identificados para as categorias referidas. No entanto, durante sua vigência, verificou-se que o segmento obeso da população não foi por ela contemplado, embora componha o rol das pessoas com dificuldade de locomoção e, em consequência, tenham sua mobilidade comprometida, fatores excludentes da integração social.

Além da prioridade de atendimento, a lei deverá prover acessibilidade ao transporte coletivo para as pessoas obesas, dispensando-as de passar nas catracas, tanto aquelas localizadas nos terminais, quanto as situadas dentro dos veículos. As duas possibilidades objetivam abranger, além do ônibus convencional, o acesso ao metrô, trem urbano, VLT (veículo leve sobre trilho) e ao BRT (*bus rapid transport*), que operam a partir da aquisição externa dos bilhetes.

Considerando o alcance social da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 16 de novembro de 2011.

Deputado ZOINHO

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**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 cuius* ;
- 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 juízo 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 a 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 acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 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. (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)

## 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](#))

.....

.....

### 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 portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 10.741, de 1/10/2003](#))

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 as 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

## **LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000**

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

### **CAPÍTULO VI DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

### **CAPÍTULO VII DA ACESSIBILIDADE NOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO**

Art. 17. O Poder Público promoverá a eliminação de barreiras na comunicação e estabelecerá mecanismos e alternativas técnicas que tornem acessíveis os sistemas de comunicação e sinalização às pessoas portadoras de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação, para garantir-lhes o direito de acesso à informação, à comunicação, ao trabalho, à educação, ao transporte, à cultura, ao esporte e ao lazer.

.....

.....

## **PROJETO DE LEI N.º 2.999, DE 2011 (Do Sr. Aguinaldo Ribeiro)**

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, para prever a obrigatoriedade de reserva de poltrona para pessoas obesas nos veículos de transporte público coletivo.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4936/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica dispositivos da Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que “dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências”, para prever a obrigatoriedade de reserva de poltrona para pessoas obesas nos veículos de transporte público coletivo de passageiros.

Art. 2º O art. 3º, o caput e o § 2º do art. 5º da Lei nº 10.048/00 passam a vigorar com a seguinte redação:

“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, pessoas obesas e pessoas acompanhadas por crianças de colo. (NR)”

“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 e das pessoas obesas. (NR)

“.....  
“§ 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 e das pessoas obesas. (NR)”

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

A ideia original desta proposição foi do nobre Deputado Agnaldo Muniz do PP/RO, a quem, como Líder da Bancada do Partido Progressista, homenageamos com a reapresentação do projeto para tramitar novamente nesta Casa Legislativa.

Nos últimos anos, a sociedade brasileira tem-se mobilizado para o imperativo de prover meios de atenção diferenciada às chamadas pessoas portadoras de necessidades especiais, grupo que inclui os portadores de deficiência, os idosos, as gestantes, os obesos e outras pessoas que, por algum motivo, tenham sua mobilidade reduzida, ainda que temporariamente. O Poder Público, por sua vez, tem procurado estabelecer normas de adaptação de edifícios e logradouros públicos, bem como regras para o atendimento prioritário a essas pessoas em estabelecimentos comerciais e bancários, entre outros.

Destacam-se, nesse contexto, a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e a Lei nº 10.048, de 8 de novembro do mesmo ano.

A primeira delas estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. O foco é a remoção de barreiras ou obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios, bem como nos meios de transporte e de comunicação. Note-se que a lei refere-se a “pessoas com mobilidade reduzida”, o que, em tese, inclui os obesos. No que tange à adaptação dos meios de transporte, entretanto, essa norma limita-se a prever que “os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas” (art. 16).

A Lei 10.048/00, que “dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências”, por sua vez, estabelece a reserva de assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Prevê, igualmente, a adaptação dos veículos para facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência. Como se pode ver, são medidas importantíssimas. Porém, a redação dada é restritiva, não abrangendo as pessoas obesas.

Essa lacuna é injustificável. Pesquisas da área médica estimam que a obesidade afeta quatro em cada dez brasileiros, o que a torna um problema sério, uma vez que existem várias enfermidades associadas, como a hipertensão e a diabetes. Quando atinge-se o patamar da obesidade mórbida, chega-se ao limite do peso suportado pelo organismo, com reflexos altamente negativos para ossos e articulações e, conseqüentemente, para a mobilidade da pessoa. Cabe lembrar, a propósito, que a obesidade não deriva simplesmente do fato de comer demais, mas está diretamente relacionada à genética, à cultura alimentar da família e à biografia do indivíduo.

Para corrigir essa lacuna na norma legal, estamos oferecendo à apreciação da Casa este projeto de lei, que explicita a inclusão das pessoas obesas no grupo amparado pela Lei nº 10.048/00. Com isso, estamos simplesmente garantindo que os obesos, como portadores de necessidades especiais que são, tenham direito a atendimento compatível com tais necessidades.

Pela relevância da iniciativa, como forma de assegurar o direito de ir e vir das pessoas obesas, esperamos contar com o apoio de todos os nobres Pares para sua rápida aprovação.

Sala de sessões, em 15 de dezembro de 2011.

**Deputado AGUINALDO RIBEIRO PP/PB**

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

**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. 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 as 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 êste artigo serão elevadas ao dobro, em caso de reincidência.

.....

.....

## **LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000**

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

### **CAPÍTULO VI**

#### **DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

### **CAPÍTULO VII**

#### **DA ACESSIBILIDADE NOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO**

Art. 17. O Poder Público promoverá a eliminação de barreiras na comunicação e estabelecerá mecanismos e alternativas técnicas que tornem acessíveis os sistemas de comunicação e sinalização às pessoas portadoras de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação, para garantir-lhes o direito de acesso à informação, à comunicação, ao trabalho, à educação, ao transporte, à cultura, ao esporte e ao lazer.

.....

.....

## **PROJETO DE LEI N.º 3.220, DE 2012**

**(Da Sra. Sueli Vidigal)**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de oferecer assentos adaptados à população obesa e/ou com necessidades especiais nos locais que especifica e dá outras providências.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4936/2009.

**O Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º - Ficam os estabelecimentos comerciais, praças de alimentação ou similares, e refeitórios de empresas privadas e órgãos públicos em todo País, obrigados a adaptar, em percentagem mínima, lugares com cadeiras adequadas para atendimento às pessoas obesas e/ou com necessidades especiais.

Parágrafo único – As unidades a que se refere o caput deste artigo são lanchonetes, restaurantes, praças de alimentação em shopping centers, centros comerciais e outros que ofereçam refeições e refeitórios de empresas regularmente estabelecidos que tenham o comércio de refeição como sua atividade principal ou ofereçam refeição a funcionários e servidores públicos.

Art. 2º - As organizações que comercializam ou oferecem refeições diversas em refeitórios de empresas, devem indicar o local com assento para atender o obeso.

Art.3º - A responsabilidade da fiscalização e penalidades será regulamentada pelo Poder Executivo que indicará o órgão que aplicará a punição pelo não cumprimento da presente lei, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art.4º - Os estabelecimentos comerciais e empresas públicas e privadas terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da regulamentação da presente lei, para promoverem as adequações necessárias.

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

### **JUSTIFICATIVA**

Apontada como um dos graves problemas de saúde pública atual, a obesidade tem sido tema constante de estudos em todo o mundo.

Por ser considerada uma patologia crônica, caracterizada pelo acúmulo excessivo dos tecidos adiposos no organismo, tem sido fator de risco para outras doenças como a diabetes, doenças cardiovasculares, hipertensão, problemas respiratórios, assim como distúrbios reprodutivos em mulheres e até alguns tipos de câncer.

As estatísticas demonstram o que os especialistas já consideram como uma epidemia mundial, onde a alimentação desregrada – interfere na qualidade de vida, causando sofrimento, depressão e comportamentos de esquiva social – e o sedentarismo podem levar a pessoa obesa a óbito.

Com esta iniciativa pretendemos minimizar o constrangimento da pessoa obesa que aspira participar ativamente da sociedade, tanto no trabalho, quanto na sua vida social, cultural e de lazer, onde o conforto no momento da alimentação poderá ser oportunizado com o cumprimento desta Lei.

Contamos com o apoio dos nobres pares na aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, 15 de fevereiro de 2012.

**SUELI VIDIGAL**  
Deputada Federal – PDT/ES

# PROJETO DE LEI N.º 4.445, DE 2012

## (Do Sr. Geraldo Resende)

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que "Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências" para dispor sobre assentos preferenciais em aeronaves.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2694/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, que "Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências", para dispor sobre assentos preferenciais em aeronaves que efetuam voos regulares dentro do território nacional.

Art. 2º O art. 3º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

*"Art. 3º As empresas públicas de transporte, as concessionárias de transporte coletivo e as companhias aéreas que efetuam voos regulares de transporte de passageiros dentro do território nacional reservarão assentos devidamente identificados aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.*

*§ 1º Em aeronaves que efetuam voos regulares em território nacional, os assentos deverão ser preferencialmente os da primeira fileira na classe econômica, por disporem de mais espaço para utilização dos usuários com dificuldade de locomoção.*

*§ 2º Para utilização dos assentos de que trata o caput desse artigo em aeronaves, o passageiro deverá informar a sua condição à companhia aérea no ato da reserva, podendo as empresas disporem desses assentos para acomodação de outros usuários na ausência de usuários com necessidades especiais durante o voo;*

*§ 3º As empresas, referidas no caput deste artigo não poderão cobrar valor superior ao da passagem pela utilização dos referidos assentos em voos regulares.*

Art. 3º O art. 6º da Lei nº 10.048, de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 6º .....*

*I – (...)*

*II – no caso de empresas concessionárias de transporte coletivo ou companhia aérea, a multa de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por veículo e/ou aeronave sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º;*

*.....(NR)*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias da data de sua publicação oficial.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A popularização das viagens aéreas no Brasil ocorrida nos últimos anos levou as companhias aéreas a adotarem uma série de medidas que mudaram a forma de viajar.

Visando a recuperação dos lucros perdidos com as tarifas de valores exorbitantes cobrados nos áureos tempos da aviação comercial, as companhias aéreas passaram a cobrar por diversos serviços oferecidos aos passageiros como cortesia.

Dentre as medidas adotadas, estão a supressão do serviço de bordo gratuito, a venda de bebidas e alimentos dentro de aeronaves e a pior delas, a clara redução do espaço entre as poltronas, medida adotada de forma tão evidente e agressiva, que levou à ANAC a classificar as aeronaves pelos espaços que oferecem entre seus assentos, disponibilizando aos passageiros o ranking das companhias por espaço entre as poltronas.

A grande vítima dessa “corrida pelo lucro” das companhias aéreas é o passageiro, que, quando foge um pouco aos padrões de altura/peso da população em geral, é obrigado a viajar “espremido” entre seu assento e o do

passageiro da frente, o que vem tornando as viagens aéreas extremamente incômodas.

A nova onda de “adaptações” promovida pelas companhias aéreas, aproveitou-se ainda de uma brecha na lei, que determina às concessionárias de transporte coletivo que reservem assentos preferenciais aos usuários idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo, deixando de fazê-lo por não estarem citadas na legislação vigente.

Grandes companhias aéreas nacionais passaram a cobrar os assentos, antes reservados a pessoas com necessidades especiais como um serviço denominado “assento conforto”, com valores superiores aos cobrados dos demais passageiros, por disporem de mais espaço para viajar.

Aos passageiros com necessidades especiais, os assentos são disponibilizados somente mediante o pagamento de tarifa referente à utilização desses assentos.

Diante desse absurdo, propomos a mudança na legislação, com vistas a estender a esses usuários o conforto que já lhe é garantido em lei no transporte coletivo em geral também para as viagens aéreas

Considerando o alcance social da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 18 de setembro de 2012.

Deputado GERALDO RESENDE

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

**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 portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 10.741, de 1/10/2003](#))

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 as 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 5.111, DE 2013 (Do Sr. Major Fábio)

Acrescenta art. 12-A à Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, para dispor sobre reserva de assentos a idosos, pessoas com deficiência e gestantes em praças de alimentação de centros comerciais e shopping centers.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-3220/2012.

### **O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º A Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 12-A:

“Art. 12-A. Os centros comerciais e *shopping centers*, instalados em todo o território nacional, devem oferecer cinco por cento dos assentos nas praças de alimentação para idosos, pessoas com deficiência e gestantes.

§1º Deverão ser afixadas em locais de grande visibilidade, nas dependências externas e internas dos centros comerciais e *shopping centers*, placas indicativas dos lugares reservados.

§2º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o infrator à multa pecuniária de R\$ 1.000,00 (hum mil reais), valor que será corrigido anualmente na data de publicação da Lei pelo Índice Geral de Preços do Mercado (IGPM), aplicada em dobro em caso de reincidência.” (NR)

Art. 2º Os centros comerciais e *shopping centers* terão o prazo de sessenta dias para se adaptar às exigências desta Lei, contados a partir de sua vigência.

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

O Poder Público e seus órgãos devem assegurar a eliminação de barreiras na mobilidade de idosos, pessoas com deficiência e gestantes, para garantir-lhes, entre outros, o direito de acesso ao lazer, incluído a livre circulação e reserva de lugares em centros comerciais e *shopping centers*.

A Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Nesse diploma legal, é assegurada a acessibilidade desse contingente populacional, por meio da supressão de barreiras e obstáculos.

É imprescindível a adoção de medidas referentes à acessibilidade para idosos, gestantes e pessoas com deficiência, de modo a assegurar a liberdade de locomoção, em busca de maior inclusão social baseada na valorização de cada indivíduo e na sua convivência dentro da diversidade humana. Esta é uma preocupação estendida às gestantes, que, pela condição em que se encontram, muitas vezes, têm dificuldades para se locomover, bem como os idosos e pessoas com deficiência.

Nosso objetivo é facilitar o acesso e permanência dessas pessoas nos centros comerciais e *shopping centers*. Entendemos que essa parcela da sociedade demanda muita atenção e respeito. Embora a Constituição Federal preveja o princípio de que o direito ao livre acesso e

locomoção é parte indissociável dos direitos humanos, isso ainda carece da obrigatoriedade determinada pela Lei.

Sendo assim, em vista da relevância da matéria, conto com o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 7 de março de 2013

Deputado **MAJOR FÁBIO**  
**DEM/PB**

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b>
--

**LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000**

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

**CAPÍTULO IV**  
**DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS OU DE USO COLETIVO**

.....

Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

**CAPÍTULO V**  
**DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS DE USO PRIVADO**

Art. 13. Os edifícios de uso privado em que seja obrigatória a instalação de elevadores deverão ser construídos atendendo aos seguintes requisitos mínimos de acessibilidade:

I - percurso acessível que una as unidades habitacionais com o exterior e com as dependências de uso comum;

II - percurso acessível que una a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos;

III - cabine do elevador e respectiva porta de entrada acessíveis para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

.....  
.....

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------