

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

PROJETO DE LEI Nº 5.576, DE 2016

Institui o serviço de transporte privado individual de passageiros em Taxi e Uber adaptado para pessoa cadeirante.

Autor: Deputado PROFESSOR VICTÓRIO GALLI

Relatora: Deputada ERIKA KOKAY

I - RELATÓRIO

Chega para exame deste Órgão Técnico o projeto de lei em epígrafe, que institui o serviço de transporte privado individual adaptado de passageiros em táxi e Uber, o qual constitui um serviço de transporte especial voltado ao atendimento das necessidades das pessoas com deficiência física temporária ou permanente, usuárias de cadeiras de rodas.

Sendo da competência de taxista ou de motoristas do Uber, o serviço em pauta poderá ser vinculado a qualquer associação ou cooperativa, cuja personalidade jurídica deverá ser objeto de permissão e outorga do Poder Executivo, as quais não poderão ser convertidas para o serviço convencional.

De acordo com o PL, a prestação do serviço em foco deverá ser feita com autorização do órgão municipal ou distrital em veículos adaptados, mediante plataforma elevada na traseira ou na lateral, atendidas as características de fixar no para-brisa o símbolo das pessoas com deficiência física e de comportar, pelo menos, os acompanhantes de dois passageiros. Ademais, a proposta prevê a cobrança de tarifa diferenciada pelo serviço, de acordo com norma municipal ou distrital, bem como a obrigação do permissionário usar, permanentemente, tanto o documento da outorga quanto

o certificado de curso específico para a condução do público alvo, que deve ser reconhecido pelo órgão municipal ou distrital, com aposição de validade.

O PL determina também a cobrança do Imposto sobre Serviços (ISS), devido à municipalidade sobre a prestação do serviço.

Em adendo, a proposta elege requisitos para a atividade profissional, quais sejam: a atualização anual do cadastro perante o órgão de trânsito competente da localidade de prestação do serviço, motorista com idade mínima de 21 anos e o porte de documentos que comprovem ter seguro atualizado de motorista, do veículo e de passageiros.

Por fim, a proposta aduz, como requisito para o profissional do serviço, não possuir condenação judicial com trânsito em julgado.

Na justificação, o autor da proposta, Deputado Victório Galli, refere o comprometimento dos sistemas de transporte dos grandes centros urbanos, ao defender uma solução para os usuários de cadeira de rodas, na forma de um transporte especial assegurado em lei.

Sujeito ao regime de tramitação ordinário, o PL foi distribuído à apreciação conclusiva das Comissões de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, que deverá emitir parecer terminativo em relação à constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto. É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Táxis, desde sempre e, agora, veículos de empresas como Uber, Cabify e 99 Pop, têm papel indispensável na prestação de serviço de transporte urbano de passageiros, pois permitem o chamado deslocamento porta-a-porta. Muito embora a demanda por transporte esteja concentrada nos serviços de linha, geralmente feitos por ônibus, metrôs e trens, os serviços porta-a-porta têm grande importância por garantirem flexibilidade, conforto e

rapidez nas viagens urbanas, requisitos que, a depender da situação do usuário, podem se mostrar essenciais. Em que pesem os baixos rendimentos auferidos por grande parte da população brasileira, uma vez ou outra acontece de os serviços porta-a-porta serem utilizados mesmo por pessoas pobres ou desassistidas, especialmente quando premidas por compromisso urgente ou emergência médica.

Foi pensando na extensa gama de usuários que, com maior ou menor frequência, precisa recorrer aos serviços de transporte de passageiros porta-a-porta que o legislador decidiu fixar, na Lei nº 13.146, de 2015 (Estatuto das Pessoas com Deficiência), os seguintes comandos:

“Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o caput deste artigo”.

Vê-se que a lei já prevê, no caso dos táxis, a obrigação de que parte da frota seja capaz de acomodar pessoas com deficiência, cadeirantes, inclusive. O que não se tem, ainda, é previsão no sentido de que parcela dos veículos usados na prestação de serviço porta-a-porta, contratados a partir de plataforma digital (Uber, Cabify, 99 Pop etc.), também estejam preparados para transportar pessoas com deficiência. A virtude do projeto em exame, portanto, está aqui: submeter esse novo tipo de serviço de transporte privado ao preceito da inclusão social da pessoa com deficiência.

É preciso observar, contudo, que o meio utilizado pelo autor para assegurar direito aos cadeirantes não é o adequado. De fato, não está em poder do legislador a forma por meio da qual uma entidade privada deve se organizar para prestar serviços. Não compete ao Parlamento determinar que as

empresas de transporte de passageiros que atuam com aplicativos constituam espécie de empresa controlada, dedicada à prestação de serviço específico.

O caminho correto, parece-nos, é modificar a Lei nº 13.146, de 2015 (Estatuto das Pessoas com Deficiência), atribuindo a empresas como Uber, Cabify, e 99 Pop obrigação similar à imposta ao serviço de táxi convencional.

Diga-se, a esse respeito, que a matéria não representa avanço indevido na liberdade empresarial e livre iniciativa. Prova disso é que o Estatuto das Pessoas com Deficiência também se dirigiu às locadoras de veículos, com o fim de obrigá-las a adaptar parte da frota a pessoas com deficiência. Vejamos:

“Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.

Parágrafo único. O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem”.

Esse exemplo bem demonstra que o legislador, ao contrastar um princípio constitucional com outro (livre iniciativa versus inclusão da pessoa com deficiência), deve pôr no topo da hierarquia aquele que diz respeito à dignidade humana.

Em nosso substitutivo, propomos que o percentual aplicado aos táxis, relativo aos veículos adaptados, seja o adotado no caso do transporte com uso de aplicativo.

Tendo em visto o que se disse, nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.576, de 2016, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2018.

Deputada ERIKA KOKAY
Relatora

**COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM
DEFICIÊNCIA**
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.576, DE 2016

Altera o “*Estatuto da Pessoa com Deficiência*”, para obrigar empresas que atuam na prestação de transporte remunerado privado individual de passageiros a oferecer veículos acessíveis ao passageiro com deficiência.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que “*Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)*”, para obrigar empresas que atuam na prestação de transporte remunerado privado individual de passageiros a oferecer veículos acessíveis ao passageiro com deficiência.

Art. 2º A Lei nº 13.146, de 2015, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 52-A. As empresas que atuam na prestação de transporte remunerado privado individual de passageiros, descrito no inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 2012, são obrigadas a oferecer veículos acessíveis ao passageiro com deficiência, em número correspondente a dez por cento da frota cadastrada, nos termos do regulamento.”

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

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputada ERIKA KOKAY

Relatora