

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.025, DE 2020

Altera a 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.



EMENDA Nº

Dê-se ao art. 1º, da Medida Provisória Nº 1.025, de 31 de dezembro de 2020, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 49. As empresas de transporte coletivo em regimes de fretamentos contínuos, eventuais e turísticos, no cumprimento do disposto nos arts. 46 e 48 desta Lei e na renovação de suas frotas, são obrigadas em adquirir 5% dos veículos novos já adaptados com dispositivo de acessibilidade para uso de pessoa com deficiência em mobilidade.

.....
Art. 125.....
.....

II - § 6º do art. 44, 84 (oitenta e quatro) meses;
.....

IV - art. 49, 84 (oitenta e quatro) meses.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Há na legislação brasileira uma indefinição sobre o quantitativo de ônibus e micro-ônibus considerados acessíveis, que devem estar disponíveis às pessoas com grande ou total dificuldade em caminhar ou subir degraus, nas frotas das empresas que prestam serviços de transportes coletivos rodoviários,

sob contratos particulares em regimes de fretamentos contínuos, eventuais ou turísticos

A Lei nº 13.146/2015, conhecida como Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, LBI, estabeleceu quantitativos percentuais para as frotas das empresas de táxi, art. 51, para as locadoras de veículos, art. 52, mas, não fez qualquer indicação sobre o percentual que as empresas de fretamento e turismo deveriam ofertar para as prestações de seus serviços.

Esse segmento é de transporte coletivo rodoviário, mas não é de natureza pública porque não é aberto ao público, suas viagens possuem características operacionais exclusivas, em conformidade com as especificações dos contratantes particulares.

Considerando essa característica fundamental para sua distinção do transporte coletivo público, o setor não pode então ser tratado pela legislação como se tivesse a mesma natureza.

A Lei nº 12.587/2012 que trata das Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece essa fundamental diferença, nos incisos VI e VII do Art. 4º:

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

É certo que a própria LBI fixou diferença entre as empresas que prestam serviços regulares de transportes coletivos rodoviários - um transporte público, daquelas que atuam em regimes de fretamentos, contínuos, eventuais ou turísticos. A distinção está exatamente no art. 49, da Lei, mas a redação não define o percentual da frota que deverá estar acessível, ao final de sua renovação.

É um agravante o fato de que, em razão de uma interpretação extremamente prudente da legislação atual, para evitar impedimentos na homologação dos seus produtos, as indústrias de ônibus e micro ônibus só



aceitam fabricá-los com a integração do único dispositivo de acessibilidade aceito atualmente pelo INMETRO, as plataformas elevatórias.

É importante destacar ainda o fato de que a instalação das plataformas elevatórias provoca um acréscimo de 8% em média nos preços dos veículos, além do aumento do custo operacional dos veículos, que perdem com a instalação dois (2) lugares em suas capacidades de transporte. Há também aumento de consumos de combustíveis e pneus, além das emissões à atmosfera, em razão do aumento do peso próprio dos veículos.

Toda essa sobrecarga no custo operacional será repassada aos contratos, aumentando o valor cobrado pelas viagens, significando um turismo rodoviário brasileiro mais caro, atentando contra sua competitividade no mercado internacional. Não é desprezível o impacto inflacionário interno, na medida em haverá reajuste no valor dos transportes de funcionários do agronegócio, da indústria, do comércio do setor de serviços

A presente emenda objetiva definir sobre a questão, com total racionalidade, sem deixar de respeitar o consolidado direito das pessoas com deficiências.

A emenda propõe que as empresas de fretamento e turismo, como são tratadas no art. 49 da LBI, ao adquirir veículos novos, 5% (cinco por cento) deles já venham acessíveis de fábrica, mantendo o sentido da redação atual do artigo, mas, definindo qual será o percentual da frota que ficará apta a atender as solicitações das pessoas que tenham grande ou total dificuldade em caminhar ou subir degraus.

Esse percentual é mais que o dobro daquele identificado pelo IBGE para a parcela da população brasileira identificada com deficiência motora aguda. Segundo informa o IBGE em <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>, as pessoas que têm grande dificuldade motora somam 1,94% da população, enquanto 0,39% não conseguem de modo algum sua própria locomoção.

É preciso considerar ainda um fator importantíssimo na prestação dos serviços de transportes coletivos, sob regimes de fretamentos contínuos, eventuais e turísticos, que é a figura do contratante, que especifica o tipo de

veículo que lhe atende. Então, quando for de sua necessidade, irá requisitar um veículo adaptado às acessibilidades.

A proposta incide sobre uma situação já praticada pelos contratantes. Ratificamos que os melhores exemplos de atendimento às pessoas que carecem de acessibilidade vêm dos fretamentos contínuos nos transportes de funcionários de empresas. Quando existem funcionários cadeirantes, essas empresas requisitam que o transportador as atenda com veículos menores, tipo vans adaptadas, que têm condição de ir até mais perto do passageiro, evitando sua exposição às intempéries.

A emenda também propõe que o setor de fretamento e turismo receba o mesmo tratamento que o texto inicial da MP Nº 1.025/2020 concede às salas de cinema do País. Será absolutamente justo que algo seja feito para aliviar um pouco os exibidores de filmes, que em razão da natureza de sua atividade, foi muito afetado pelo chamado isolamento social, imposto como medida de contingência à pandemia da covid 19, no ano de 2020 e ainda não totalmente normalizada.

O setor de fretamento e turismo, que faz transporte coletivo, embora de natureza particular, também sofreu grandes restrições em suas atividades, com o distanciamento social. Um indicador bem significativo dessa retração são os números da produção de ônibus no Brasil de 2020, em especial de ônibus do tipo rodoviário, o mais utilizado pelo fretamento, cuja queda foi de 43,4%.

Considerando então o objetivo de dar racionalidade à relação entre os vendedores de ônibus e micro ônibus e os seus compradores, do setor de fretamento e turismo, peço o valioso apoio dos meus pares.

Sala das Sessões, em 02 de fevereiro de 2021.

PEDRO WESTPHALEN
PROGRESSISTAS/RS



CD/21150.72825-00