

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.025, DE 31 DE DEZEMBRO 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 MODIFICATIVA**

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. 48.....

.....  
§ 4º Ficará sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e/ou dos órgãos gestores estaduais e/ou municipais do transporte coletivo de passageiros, em suas áreas de competências, estabelecer o percentual de veículos acessíveis de características rodoviárias equipados com dispositivos de acessibilidade, destinados ao transporte coletivo regular de passageiros.

Art. 125. .....

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

Esta emenda à Medida Provisória nº 1.025/2020 busca propiciar que a Lei nº 13.146 de 2015, intitulada Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI), ou, Estatuto da Pessoa com Deficiência, estabeleça melhor definição e então maior clareza das disposições sobre os quantitativos de veículos acessíveis, integrantes das frotas que prestam serviços de transportes rodoviários coletivos terrestres, para assegurar direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

A Lei 13.146/2015 trata do tema DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE em seu Capítulo X, que compreende os artigos de números 46 até ao 52, incluso. São os artigos 46 e 48 da LBI aqueles que versam sobre o transporte coletivo terrestre, onde se encaixam então os veículos de transportes rodoviários.

CD/21102.08194-00

Embora não haja uma clara obrigatoriedade para que os veículos sejam fabricados somente acessíveis, os fabricantes e o próprio INMETRO que certifica os produtos, preferem interpretar que os ônibus, para obter licença de rodagem no Brasil, já devem sair de fábrica acessíveis. Todos eles, o que significa, na prática, nada mais que absurdo desperdício de recursos, desde financeiros aos consumos desnecessários de insumos de transportes, em razão da taxa real de demanda de veículos dotados de plataformas elevatórias por aquelas pessoas que possuam grande ou total dificuldade em caminhar ou subir degraus.

Qual é o percentual da população brasileira que irá necessitar de veículos que tenham dispositivos auxiliares de acessibilidades, em eventuais utilizações?

O IBGE havia considerado antes que as autodeclarações das pessoas, informando ter alguma dificuldade para enxergar, ouvir, caminhar ou subir degraus, além daquelas que declararam ter algum tipo de deficiência mental ou intelectual, entrariam todas para o somatório de pessoas com deficiência no Brasil e assim chegou ao impactante número de 23,9 % da população do País. Contudo, esse critério estava em desacordo com os parâmetros da ONU sobre o tema.

Após sugestões do Grupo Washington (GW) de Estatísticas sobre Deficiência, que é disponibilizado pela Comissão de Estatística da ONU, o IBGE passou a considerar que a intensidade do grau de dificuldade das pessoas em participar da vida em sociedade é que determinaria se uma pessoa teria ou não deficiência.

A partir do novo parâmetro adotado pelo IBGE, o número de pessoas com deficiência no Brasil, caiu de 23,9 % para 6,7% da população. Isso porque, considerando somente os que possuem grande ou total dificuldade para enxergar, ouvir, caminhar ou subir degraus, existem cerca de 12,5 milhões de brasileiros, o que corresponderia a 6,7% da população.

Segundo a página do IBGE na internet, <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>, o número de pessoas para as quais devem ser ofertados veículos acessíveis nos transportes coletivos, estão assim distribuídos:

- Pessoas que não conseguem de modo algum: **0,39%** da população brasileira;
- Pessoas que têm grande dificuldade: **1,94%** da população brasileira;

Portanto, exigir que todos os ônibus e micro-ônibus saiam de fábrica já acessíveis é um desperdício de recursos, porque a integração das plataformas elevatórias a esses veículos faz com que os seus preços aumentem em 8% em média, além de que os dispositivos que são atualmente aceitos pelo INMETRO, diminuem em dois o número de assentos ofertados, enquanto aumentam os consumos de combustíveis, pneus e as emissões atmosféricas, em razão do aumento no peso próprio dos veículos.

A emenda proposta visa, por meio da instituição de um critério racional, evitar esse desperdício, sem trazer qualquer diminuição nos direitos das pessoas que possuam deficiências impeditivas de sua auto mobilidade.

Delegar, por lei, que a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT, e os órgãos gestores estaduais e municipais do transporte coletivo rodoviário de passageiros, estabeleçam os percentuais de veículos equipados com dispositivos de acessibilidade, é instituir essa racionalidade, afinal, são esses órgãos que atuam como poder concedente e então especificam as características dos veículos e as peculiaridades das operações, dos serviços que serão prestados pelas empresas de transportes coletivos públicos.

Como exemplo, lembramos que a ANTT por meio da RESOLUÇÃO Nº 3.871, de 1º de agosto de 2012, em plena vigência, se pronunciou para estabelecer quais seriam os “*procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras, para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros*”.

A Resolução Nº 3.871/2012, em seu artigo 13º, diz que:

*Art. 13. A pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida deverá indicar eventuais necessidades de atendimento especial durante a viagem com antecedência mínima de 3 (três) horas do horário de partida do ponto inicial do serviço.*

*Parágrafo único. Para efeito do caput deste artigo é recomendável que o passageiro se apresente com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos do horário de partida da sua viagem no local designado pela transportadora.*

Portanto, na medida em que existe essa atuação dos órgãos reguladores dos transportes coletivos rodoviários, não há a necessidade de obrigar aos prestadores dos serviços que ofertem uma frota totalmente acessível, considerando que, na quase totalidade das viagens as plataformas elevatórias não serão requisitadas e quando o forem certamente serão disponibilizadas, em obediência à determinação contida na resolução da ANTT.

Em razão do aprimoramento do serviço de transporte coletivo rodoviário, em que a racionalidade é fator de segurança operacional e orçamentária, que resultará também em tarifas justas para os seus usuários, sem perder a qualidade que buscam ao requerer o serviço, sejam pessoas com ou sem deficiências, é que solicito apoia a esta iniciativa.

Sala das Comissões, de fevereiro de 2021

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**

CD/21102.08194-00