

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. 49. As empresas de transporte de fretamento e de turismo, no cumprimento do disposto nos arts. 46 e 48 desta Lei e na renovação de suas frotas, ficam 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)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.146/2015, que instituiu a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, LBI, também conhecida como o Estatuto da Pessoa com Deficiência, estabeleceu importantes parâmetros para promover a inclusão mais completa possível das pessoas com deficiências na sociedade e suas atividades.

A LBI veio somar ao extenso conjunto da legislação brasileira sobre os direitos das pessoas com deficiência e com suas disposições, com viés de regulamento, busca *“assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania”*.

Esta emenda apresentada à Medida Provisória nº 1.025/220, objetiva dar à LBI uma maior clareza em suas disposições sobre o setor de transporte de fretamento e de turismo, quando da renovação de suas frotas, na compra de veículos novos que utilizará na prestação de seus serviços.

Uma disposição legal, que não dê margens às diferentes interpretações, se tornou imprescindível, na medida em que o transporte rodoviário e coletivo de

pessoas, sob os regimes de fretamentos contínuos, eventuais ou turísticos, está sendo tratado como se fosse um serviço de transporte público, quando da fabricação ou adaptação dos veículos para a garantia da acessibilidade.

É necessário destacar na letra da Lei que os transportes rodoviários e coletivos, em regimes de fretamentos contínuos, eventuais ou turísticos, não podem ser confundidos com os transportes de natureza pública.

A Lei nº 12.587/2012, que trata das Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece essa fundamental diferença, em sua Seção I, Das Definições, 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;”*

Assim fica compreendido que o transporte coletivo de natureza pública deve ser ofertado de forma universal e individual em trajetos, linhas, regulares para atender institucionalmente à população, de forma não exclusiva e mediante pagamento individualizado. Já o transporte coletivo de natureza privada, particular, é uma prestação de serviço sob especificações acordadas previamente entre o contratante e o contratado, para sua realização. Portanto, para quaisquer necessidades especiais o demandante contratante irá especificar para o ofertante contratado, em um contrato de natureza particular.

Nota-se, porém, que por força de interpretação radical da legislação atual e buscando com isso evitar impedimentos na homologação dos seus produtos, as montadoras de ônibus e micro ônibus só aceitam fabricá-los com dispositivos de acessibilidades, dos tipos certificados pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, ou sejam, a ABNT e o INMETRO.

Atualmente a plataforma elevatória, cuja instalação aumenta o preço dos veículos em 8% (oito por cento), na média de preços, é o único dispositivo de acessibilidade aceito pelo INMETRO. Portanto, considerando tratar-se de um acessório desnecessário, que não será efetivamente utilizado na prestação do serviço de fretamento, esse é um dinheiro desperdiçado, que não traz nenhum benefício às pessoas com deficiência.

Se todos os ônibus e micro ônibus saírem de fábrica com plataformas elevatórias, em um curto período todas as frotas das empresas de fretamento e turismo estarão 100% acessíveis, desnecessariamente. Será um absoluto e absurdo desperdício, face ao índice de pessoas da população brasileira que possuem deficiência motora, que as façam depender de dispositivos de acessibilidades em veículos de transportes coletivos.

Segundo o site do IBGE em sua página <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>, cerca de 6,7% da população, brasileira possuem grande ou total

difficuldade para enxergar, ouvir, caminhar ou subir degraus (ou seja, pessoas com deficiências severas nessas habilidades)

Desses números é ressaltado que a deficiência motora, para a qual devem ser adequados os veículos de transporte coletivos, estão assim distribuídos:

- Pessoas que não conseguem de modo algum: **0,39%**;
- Pessoas que têm grande dificuldade: **1,94%**;
- Pessoas que têm alguma dificuldade: 4,63%.

São números que demonstram que é um grande exagero exigir que as frotas de transportes rodoviários coletivos, sejam formadas só por veículos adaptados com plataformas elevatórias. É simplesmente desnecessário e até depreciativo da atuação da ANTT, que emitiu a Resolução Nº 3.871, de 1º de agosto de 2012, com extensa normativa sobre os direitos das pessoas com deficiências, nos transportes coletivos.

Há ainda o fato de que as plataformas provocam um acréscimo de 8% em média nos preços dos veículos, custo que será repassado aos contratos, aumentando o valor cobrado pelas viagens. Isso significará um turismo brasileiro mais caro, atentando contra sua competitividade no mercado internacional. Haverá também impacto na inflação do País com repique no número de empregos à população.

O fretamento contínuo é essencialmente para o transporte de funcionários de empresas e são elas que pagam esse transporte. Logo, o seu custo é transferido para os seus produtos. Na medida em que o valor desse transporte é elevado, esse acréscimo irá para as planilhas de custos dos produtos fabricados pela empresa.

Há ainda outra possibilidade ruim. Se por qualquer razão, a empresa contratante não conseguir absorver a elevação do custo do transporte, pode optar por dispensá-lo e com isso provocar desemprego no setor de fretamento de transportes coletivos, que hoje, a despeito das adversidades econômicas e sanitárias, ainda consegue empregar cerca de 250.000 trabalhadores brasileiros.

Atualmente, há 148 mil veículos destinados à prestação de serviços de transportes de passageiros sob os regimes de fretamentos no Brasil. Deste total, apenas 27 mil veículos estão habilitados na ANTT para o fretamento eventual e turístico, ao passo que o segmento de fretamento contínuo, que transporta em torno de 600 milhões de passageiros/ano, em sua maioria funcionários de empresas de todos os segmentos econômicos, utiliza cerca de 121 mil veículos. Ou seja, 81% do total da frota está preparada para a natureza desse serviço.

É importante destacar que nas situações em que os funcionários dos contratantes possuem deficiência motora, que os enquadre dentre aquelas pessoas que têm grande dificuldade ou não conseguem acessar os veículos comuns, são transportados em vans adaptadas que fazem os trajetos ponto a ponto, ou seja, casa-trabalho-casa, evitando que, sob as intempéries e por vias inamistosas aos cadeirantes, tenham que se deslocar até aos pontos de paradas do ônibus maior, que segue os trajetos por vias principais, maiores, em razão de seu tamanho.

Conforme haja necessidade de ônibus com plataformas elevatórias, por certo será especificado no termo contratual, acordado entre as partes. Tornar obrigatório algo que é essencialmente especial, optativo por discernimento da empresa

contratante do serviço, é uma absurda ingerência de agentes do poder público na livre iniciativa, que possui caráter privado, particular.

A emenda proposta objetiva conferir isonomia de tratamento e segurança jurídica às empresas prestadoras de serviços de fretamentos contínuos e eventuais, ao elucidar definição quanto à obrigação das mesmas, no que se refere à oferta de uma frota de veículos que atendam às necessidades reais da população, ao mesmo tempo que compreenda a natureza desse serviço, que não é um transporte público.

Ratifica-se ainda que não há inovação na proposta contida na emenda. As empresas de taxis, cujos serviços possuem natureza pública com utilização universal, devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis às pessoas com deficiência, conforme está no art. 51 da LBI, enquanto as locadoras de veículos devem oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota, em obediência ao art. 52 da LBI.

As empresas de fretamento e turismo, que trabalham sob especificações prévias determinadas por seus contratantes, solicitam apenas que não sejam obrigadas a suportar tamanha e desnecessária oneração, com a obrigatoriedade de adquirir todos os seus novos veículos majorados em 8%, custo médio da instalação das plataformas elevatórias nos ônibus, em razão de um vácuo nos termos da Lei 13.146/2015.

As empresas de fretamento e turismo querem, sim, ofertar uma frota que, se solicitada, atenda ao demandante com os dispositivos de acessibilidade, por isso está reivindicando que o art. 49 da LBI esteja em sintonia com os art. 51 e 52 e como esses, estabeleça um percentual de veículos com acessibilidade especial. Solicitou-se um percentual de 5% (cinco por cento) do total da frota a ser adquirida em consideração aos números apresentados pelo IBGE, supracitados. Esse percentual é mais que o dobro daquele que representa a quantidade na população brasileira de pessoas que não conseguem de modo algum ou pessoas que têm grande dificuldade, em capacidade motora.

É também solicitado que o tratamento dado às salas de cinema do País, extensão do prazo para as adaptações às disposições Lei nº 13.146/2015, que é o objeto primário da Medida Provisória Nº 1.025/2020, seja estendido ao setor de fretamento e turismo. porque as razões que motivaram a edição da referida MP, também se fizeram presentes, de forma ruínosa, nas atividades do transporte coletivo, seja ele de natureza pública ou privada.

Importante lembrar que o ano de 2020 foi muito ruim para o transporte rodoviário de passageiros. O setor sofreu uma queda de 58% na média anual, entre 2019 e 2020, com meses em que a diferença chegou a 85,9%, por exemplo, na comparação entre os meses de abril dos dois anos. Outro indicador da brutal retração são os números da produção de ônibus no Brasil de 2020, que apresentou queda de 33,5%, segundo informe da ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), divulgado em 08/01/2021. A queda foi mais expressiva em ônibus rodoviários, com redução de 43,4% na produção.

Há de se ressaltar que os ônibus rodoviários são os veículos base para o fretamento contínuo e eventual. A enorme queda na aquisição dos novos veículos é a comprovação mais gritante da retração que atingiu o setor. O recrudescimento da pandemia e as incertezas, que ainda estão presentes, nas medidas sanitárias, não permitem projeção de cenário otimista, apenas fé e muita disposição para resistir e

manter o segmento em operação, mesmo com os aumentos dos custos operacionais, advindo das elevações dos insumos, na contra mão da diminuição das atividades.

São essas as justificações para propor que a Lei nº 13.146/2015 trate o setor de fretamento e turismo com justiça, isonomia e racionalidade, garantindo a segurança necessária para que continue a existir e prestar seus serviços às pessoas que os demandam e que serão tratadas com rigorosa qualidade e fidelidade às especificações contratadas, de forma a assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa, com deficiências ou não, visando à sua inclusão social e cidadania.

Sala das Comissões, de dezembro de 2020.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN



CD/21665 48345-00