



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.041-B, DE 2019

(Do Sr. David Soares)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para que seja disponibilizado mecanismo sonoro para facilitar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência visual nos terminais e parada de transporte público coletivo rodoviário; tendo parecer da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, pela aprovação, com substitutivo (relatora: DEP. TEREZA NELMA); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, na forma do Substitutivo da Comissão dos Direitos das Pessoas com Deficiência (relator: DEP. GUSTAVO FRUET).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA;

DESENVOLVIMENTO URBANO; E

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência:

- Parecer da relatora
- Substitutivo oferecido pela relatora
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para que seja disponibilizado mecanismo sonoro para facilitar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência visual nos terminais e paradas de transporte coletivo rodoviário.

Art. 2º - A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 14-V:

Art.14-V. ter assegurada a disponibilidade nos transportes coletivos urbanos ou de caráter urbano em todas as suas modalidades, de mecanismo sonoro que possa facilitar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência visual.

(NR).

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

JUSTIFICAÇÃO

A deficiência gera barreiras, obstáculos e principalmente dificuldades de interação e locomoção no meio em que vivemos e para o deficiente visual o processo de socialização também fica afetado. Neste sentido

destaca-se esta proposição, que tem como objetivo ressaltar as dificuldades dos deficientes visuais frente ao uso dos transportes coletivos no Brasil, onde é possível detectar tamanha dificuldade que o deficiente visual enfrenta em seu dia-a-dia à mercê do auxílio de outros para o sucesso em suas atividades, principalmente a locomoção¹.

As dificuldades são enormes. “Ao chegar na parada de ônibus, por exemplo, os deficientes visuais ficam a mercê da própria sorte, pois não há um dispositivo sonoro que nos informe para onde ele vai. Isso é lamentável muito das vezes ficando para trás, até porque, hoje já existe tecnologia necessária para resolver este problema”².

Diversos esforços têm sido empreendidos para melhorar o nível de condição de acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, contudo, os deficientes no Brasil, principalmente os visuais, enfrentam uma enorme dificuldade ao se locomover, somado ao fato de que muitas vezes encontram-se sozinhos na parada de ônibus e ignorados pelos coletivos não conseguem embarcar, denotando, assim, a usual dificuldade de mobilidade que os leva a ter que contar com a ajuda de outrem.

Nesse sentido, acreditamos que o dispositivo sonoro alertará o

¹ http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2010/anais/arquivos/RE_0308_0861_01.pdf

² <http://www.nominuto.com/noticias/natal/deficientes-visuais-sentem-dificuldades-para-pegar-onibus-em-natal/124515/>

deficiente visual para a proximidade do ponto que deseja desembarcar e/ou o transporte coletivo que aguarda, sem necessitar de alguém a lhe auxiliar.

O transporte local possui muitas peculiaridades e deve ser disciplinado a nível municipal. Por esse motivo, a Carta Magna confere aos Municípios, em seu inciso V do art. 30, a competência para organizar e prestar os serviços de transporte coletivo.

A nível federal, cabe à União instituir diretrizes, razão pela qual foi editada a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em seu Capítulo II, são elencadas as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, objeto deste projeto de lei, o qual intenta orientar os demais entes da federação a adotar políticas públicas para da Mobilidade Urbana.

É essencial, todavia, o completo respeito à legislação de trânsito válida em todo território nacional, com o intuito de preservar a segurança no deslocamento de todos os usuários das vias. Diante disso, é necessária a análise de cada itinerário para determinação de trechos onde os desembarques “livres” possam ser realizados de forma segura e legal.

Certos de que a medida resultará em ganho de qualidade de vida da população, especialmente para os deficientes visuais, sem comprometimento da segurança viária, esperamos ver a presente matéria apoiada e aprovada por nossos Pares.

Diante da importância da matéria, conclamo os nobres pares a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2019.

Deputado DAVID SOARES
DEM/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a

justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO IV DOS MUNICÍPIOS

.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;
- III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;
- IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;
- V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
- VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)*](#)
- VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;
- VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente, sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade, nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de tribunais, Conselhos ou órgãos de contas municipais.

.....

.....

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II **DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE** **PÚBLICO COLETIVO**

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)
- X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita

oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *deficit* ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *superavit* tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o *deficit* originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de *superavit* tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do *caput* deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado:

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente.

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no *caput* deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da

sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

.....
.....

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

PROJETO DE LEI Nº 4.041, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para que seja disponibilizado mecanismo sonoro para facilitar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência visual nos terminais e parada de transporte público coletivo rodoviário.

Autor: Deputado DAVID SOARES

Relatora: Deputada TEREZA NELMA

I - RELATÓRIO

Por força do inciso XXIII, alínea 'a', do art. 32 do regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência a análise do Projeto de Lei nº 4.041, de 2019, que pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, “para que seja disponibilizado mecanismo sonoro para facilitar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência visual nos terminais e parada de transporte público coletivo rodoviário”.

Na justificação do projeto, o Autor destaca os desafios enfrentados pelas pessoas com deficiência visual ao utilizarem o transporte coletivo urbano. Pondera que, apesar de avanços pontuais na acessibilidade nos ônibus, a mobilidade das pessoas com deficiência visual poderia ser melhorada em muito, com a adoção de mecanismos de auxílio como o que propõe. Ressalta, por fim, que a legislação federal deve se limitar a estabelecer diretrizes para a mobilidade urbana, cujas ações efetivas devem ser implementadas localmente, e que “é necessária a análise de cada itinerário para determinação de trechos onde os desembarques “livres” possam ser realizados de forma segura e legal”.

Após a apreciação desta Comissão, a matéria terá o mérito avaliado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, antes de ter a constitucionalidade e juridicidade avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A matéria tramita em regime ordinário, sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DA RELATORA

O texto em apreciação, de autoria do Deputado David Soares, pretende alterar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o objetivo de tornar obrigatória a instalação de “mecanismo sonoro que possa facilitar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência visual” em todas as modalidades de transporte urbano.

Antes de tudo, é importante destacar a relevância do tema. Como bem ressaltou o nobre Autor em sua justificção, baseada, inclusive, em pesquisa científica, as condições de utilização do transporte público pelas pessoas com deficiência visual são, frequentemente, precárias. O tratamento dado a esse grupo não considera as diretrizes estabelecidas pela Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência, pela Lei Brasileira de Inclusão ou quaisquer parâmetros mínimos de acessibilidade. Vale destacar que no Brasil cerca de 16,6 milhões de pessoas possuem algum grau de déficit visual, e 150 mil pessoas declaram-se cegos.

Assim, a matéria merece aprovação, pois reforçará a necessidade de se adaptar os veículos empregados no transporte urbano para que possam ser utilizados pelas pessoas com deficiência visual. O que hoje representa barreira ao acesso a direito constitucional de caráter essencial — transporte público — passará a ser elemento de inclusão do indivíduo na sociedade.

Contudo, o texto inicialmente proposto oferece oportunidades de aperfeiçoamento. Ao estabelecer que o mecanismo sonoro deva ser disponibilizado nos "transportes de caráter urbano em todas as suas modalidades", o dispositivo obriga a instalação de equipamento tanto nos ônibus quanto em táxis, veículos do transporte por aplicativo¹, mototáxis² e, potencialmente, os patinetes e bicicletas compartilhadas, cuja popularidade cresceu nos últimos tempos, com alguns Municípios já tendo editado normas sobre o tema. Além disso, o texto estabelece o uso de "mecanismo sonoro", configurando detalhamento incompatível com generalidade característica das normas federais, especialmente quando versam sobre transporte urbano. Como proposto, o texto não envolve, por exemplo, o uso da linguagem em braile, mencionada como possível solução para o problema em reportagem citada na própria justificação do projeto.

Por fim, como se trata de alteração legislativa com desdobramentos financeiros relevantes, e considerando a necessidade de planejamento e ajuste em contratos de concessão por parte dos Municípios, acreditamos ser adequada a adoção de prazo para a entrada em vigor da determinação.

Pelo exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.041, de 2019, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada TEREZA NELMA
Relatora

¹ Art. 4º, inciso X da Lei nº 12.587, de 2012.

² Lei nº 12.009, de 2009.

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.041, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer como direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana a disponibilização de veículos com adaptação adequada para o pleno uso por pessoa com deficiência visual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 2012, para estabelecer como direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana a disponibilização de veículos com adaptação adequada para o pleno uso por pessoa com deficiência visual.

Art. 2º O inciso IV do art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14.....

.....

IV – ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, especialmente com relação à disponibilização de mecanismos suficientes para a utilização dos serviços por parte das pessoas com deficiência visual.

.....”(NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada TEREZA NELMA
Relatora



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

PROJETO DE LEI Nº 4.041, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação, com substitutivo do Projeto de Lei nº 4.041/2019, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Tereza Nelma.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

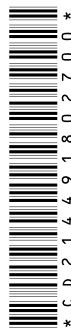
Rejane Dias - Presidente, Alexandre Padilha - Vice-Presidente, Diego Garcia, Eduardo Barbosa, Felipe Rigoni, Gilberto Nascimento, Léo Motta, Lourival Gomes, Maria Rosas, Otavio Leite, Pedro Augusto Bezerra, Silvia Cristina, Tereza Nelma, Carla Dickson, Dra. Soraya Manato, Erika Kokay, Eros Biondini, Fábio Trad, Julio Cesar Ribeiro e Mara Rocha.

Sala da Comissão, em 4 de maio de 2021.

Deputada REJANE DIAS
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rejane Dias
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214491802700>





SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CPD AO PROJETO DE LEI Nº 4.041, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer como direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana a disponibilização de veículos com adaptação adequada para o pleno uso por pessoa com deficiência visual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 2012, para estabelecer como direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana a disponibilização de veículos com adaptação adequada para o pleno uso por pessoa com deficiência visual.

Art. 2º O inciso IV do art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14.....

.....

.

IV – ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, especialmente com relação à disponibilização de mecanismos suficientes para a utilização dos serviços por parte das pessoas com deficiência visual.

.....”(NR)





CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

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

Sala da Comissão, em 04 de maio de 2021.

Deputada Rejane Dias
Presidente

Apresentação: 05/05/2021 11:59 - CPD
SBT-A 1 CPD => PL 4041/2019

SBT-A n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rejane Dias
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215939554500>



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 4.041, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para que seja disponibilizado mecanismo sonoro para facilitar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência visual nos terminais e parada de transporte público coletivo rodoviário.

Autor: Deputado DAVID SOARES

Relator: Deputado GUSTAVO FRUET

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei (PL) nº 4.041, de 2019, de autoria do Deputado David Soares, que objetiva alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para que seja disponibilizado mecanismo sonoro para facilitar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência visual nos terminais e parada de transporte público coletivo rodoviário.

Em sua justificação o autor argumenta que as dificuldades de locomoção geram diversos efeitos sob as pessoas com deficiência, inclusive, sob o processo de sociabilização, gerando entraves sob a vida de parcela considerável da população.

O projeto tramita em regime ordinário, está sujeito à apreciação conclusiva das comissões e foi distribuído às Comissões de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência; Desenvolvimento Urbano; e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54, RICD).



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gustavo Fruet
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217910559400>



Em 4 de maio de 2021, a Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência aprovou o parecer, da nobre Deputada Teresa Nelma pela aprovação, com substitutivo.

Nesta CDU, dentro do prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Ao propor a alteração das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, implementada pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a referida proposição tem como objetivo promover a construção de um ambiente urbano igualitário que promova a inclusão de pessoas com deficiência visual parcial ou total que expressam parte significativa da população brasileira. Nesse sentido, a proposição é meritória pois auxilia no processo de independência e qualidade de vida das pessoas com deficiência visual em nosso país.

A existência de obstáculos, principalmente físicos, que coloquem limites ao direito de ir e vir de uma parcela da população deve ser objeto de ação do poder público na promoção de uma mobilidade inclusiva que recupere a dignidade e independência do indivíduo na medida que os espaços públicos possam se tornar meios de inclusão e não de exclusão.

Entretanto, acreditamos que o texto original proposto pode ser aperfeiçoado na medida das alterações apostas pelo substitutivo aprovado na Comissão de Defesa das Pessoas com Deficiência, a saber: a retirada da generalidade de dispositivo que incluía qualquer transporte urbano, o que pode acarretar em ônus desnecessário para a iniciativa privada e que não nos parece o objetivo imaginado pelo nobre autor; a identificação de forma específica de “dispositivo sonoro” em legislação de âmbito federal que trate sobre a temática. E, a inclusão ainda, de *vacatio legis* para a implementação e



adaptação pelos municípios a referida norma, o que nos parece muito pertinente.

A complexidade do ambiente urbano exige atualizações constantes que visem incluir socialmente os indivíduos, promovendo a igualdade e o respeito a direitos constitucionais. Deste modo a medida ora proposta com as alterações que consideramos pertinentes, estabelecem no âmbito federal normas gerais de aplicação, respeitado o dever da União de instituir diretrizes gerais, sem, contudo, entrar em incumbências municipais.

Neste sentido, a inclusão no texto da norma de limitador que possa por acabar restringindo a atuação do gestor público, considerada as peculiaridades de cada cidade brasileira, não nos parece o melhor caminho. Assim, o novo texto, visa respeitar o direito de mais de 16 milhões de indivíduos que hoje detêm algum grau de deficiência visual no Brasil. Pretende-se assim, que a medida represente significativa promoção na segurança, mobilidade urbana e qualidade de vida desta população.

Diante de todo o exposto, sou pela **aprovação** do projeto de Lei nº 4.041, de 2019, na forma do substitutivo aprovado pela Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado GUSTAVO FRUET
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gustavo Fruet
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217910559400>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 4.041, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação o Projeto de Lei nº 4.041/2019 na forma do Substitutivo adotado pela Comissão dos Direitos das Pessoas com Deficiência, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gustavo Fruet.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

José Priante - Presidente, Adriano do Baldy, Fabio Reis, José Ricardo, Joseildo Ramos, Professor Joziel, Toninho Wandscheer, Gustavo Fruet, José Medeiros, Leonardo Picciani, Luizão Goulart, Nereu Crispim, Pastor Gil e Ricardo da Karol.

Sala da Comissão, em 18 de agosto de 2021.

Deputado JOSÉ PRIANTE
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Priante
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218565282900>

