



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.248, DE 2021 **(Do Sr. Gilson Marques)**

Dispõe sobre reserva de vagas em estacionamentos privados de uso coletivo.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3742/2021.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. GILSON MARQUES)

Dispõe sobre reserva de vagas em estacionamentos privados de uso coletivo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que “Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida”, a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que “dispõe sobre o Estatuto do Idoso”, e 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)”, para dispor sobre reserva de vagas em estacionamentos privados de uso coletivo.

Art. 2º O art. 11 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º e 3º:

“Art. 11.

§ 2º Nos estacionamentos privados de uso coletivo, a garantia de vagas exclusivas a que se refere o inciso I do parágrafo único não se aplica aos estacionamentos com apenas uma vaga.

§ 3º Nos estacionamentos privados de uso coletivo com até dez vagas, para atender ao disposto no inciso I do parágrafo único deste art. e no art. 41 da Lei nº 10.741, de 2003, poderá ser reservada somente 1 vaga de uso compartilhado entre os grupos prioritários.” (NR)

Art. 3º O art. 41 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º e 2º:

“Art. 41.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Marques

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216601809100>



§ 1º Nos estacionamentos privados de uso coletivo, a garantia de vagas exclusivas a que se refere este artigo não se aplica aos estacionamentos com apenas uma vaga de estacionamento.

§ 2º Nos estacionamentos privados de uso coletivo com até dez vagas, para atender ao disposto no *caput* deste art. e no § 1º do art. 47 da Lei nº 13.146, de 2015, poderá ser reservada somente 1 vaga de uso compartilhado entre os grupos prioritários.” (NR)

Art. 4º O art. 47 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 5º e 6º:

“Art. 47.

§ 5º Nos estacionamentos privados de uso coletivo, a garantia de vagas exclusivas a que se refere este artigo não se aplica aos estacionamentos com somente uma vaga de estacionamento.

§ 6º Nos estacionamentos privados de uso coletivo com até dez vagas, para atender ao disposto no § 1º deste artigo e no art. 41 da Lei nº 10.741, de 2003, poderá ser reservada somente 1 vaga de uso compartilhado entre os grupos prioritários. “ (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação brasileira traz diversos diplomas para garantir direitos em condições de igualdade e assegurar oportunidades e facilidades a determinados grupos de pessoas. Em relação à destinação de vagas de estacionamento, destacamos as reservadas aos idosos e às pessoas com deficiência. Para o primeiro grupo, é garantido 5% das vagas, de acordo com a Lei nº 10.741, de 2003, Estatuto do Idoso. Para as pessoas com deficiência, a reserva de 2% das vagas está estabelecida na Lei nº 13.146, de 2015, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, e na Lei nº 10.098, de 2000.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Marques
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216601809100>



Os percentuais acima parecem-nos adequados, e não temos objeção a eles. Nada obstante, em estacionamentos privados de pequeno porte, a reserva de 1 vaga para cada grupo pode torna-se ineficiente. Ressaltamos que a Lei Brasileira de Inclusão é clara ao impor o mínimo de uma vaga específica no estacionamento.

O principal problema está relacionado a estabelecimentos particulares em que se queira disponibilizar somente uma vaga de estacionamento. De pronto, notamos que essa vaga única deveria tornar-se 3 para bem atender às exigências legais, onerando sobremaneira pequenos estabelecimentos. Ademais, cabe informar que muitas vezes essa vaga a ser oferecida pode ainda ser imposição advinda de normas relativas ao planejamento urbanístico.

A fim de ilustrar a situação, podemos imaginar uma rua com 20 lotes comerciais pequenos em que seja obrigatória, pela legislação municipal, a disponibilização de 1 vaga de estacionamento por lote, totalizando 20 vagas. Ao serem instituídos os estacionamentos individualizados, para se obter 20 vagas de uso livre, teríamos mais 20 vagas para pessoas com deficiência e 20 para idosos, totalizando 60. Tal configuração, com a “criação” dessas novas vagas, gera custos desnecessários, e deixa de ser uma solução eficiente do ponto de vista urbanístico e econômico. Além disso, as reservas de 2% e 5% foram majoradas para 33% (cada) e provavelmente implicam sua subutilização.

Exposto o problema, nossa proposta de solução vem no sentido de excetuar a reserva de vagas em estacionamentos de vaga única. Adicionalmente, quando a capacidade estiver compreendida entre 2 e 10 vagas, entendemos que a vaga exclusiva poderia ser de uso compartilhado entre pessoas com deficiência e idosos. Nota-se que, ainda com 1 vaga compartilhada em cada 10, teríamos 10% delas reservadas aos referidos grupos, os quais legalmente disporiam de 7% em estacionamentos de grande porte, motivo pelo qual não vislumbramos qualquer prejuízo.

Convém dizer que a imposição dessas vagas obrigatórias em áreas privadas é oriunda de políticas de transferência de vagas de estacionamento das vias públicas para o interior dos lotes, na tentativa de se



aumentar sua oferta. Embora tenha fundamento, quando combinada com outras políticas (como a supracitada) pode ensejar efeitos indesejáveis (ineficiência quanto ao uso do solo e ao custo de implantação de atividades), os quais tentamos sanar com a medida aqui apresentada. Por fim, importa dizer que, caso em determinada região (que teria de ser analisada a partir do caso concreto) ocorra diminuição das vagas específicas, o poder público pode (e deveria) contornar o problema por meio do incremento dessas vagas em vias e estacionamentos públicos.

Diante do exposto, contamos com o apoio necessário para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado GILSON MARQUES

2021-5779



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Marques
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216601809100>



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

LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO IV

DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS OU DE USO COLETIVO

Art. 11. A construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Para os fins do disposto neste artigo, na construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser observados, pelo menos, os seguintes requisitos de acessibilidade:

I - nas áreas externas ou internas da edificação, destinadas a garagem e a estacionamento de uso público, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção permanente;

II - pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

III - pelo menos um dos itinerários que comuniquem horizontal e verticalmente todas as dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deverá cumprir os requisitos de acessibilidade de que trata esta Lei; e

IV - os edifícios deverão dispor, pelo menos, de um banheiro acessível, distribuindo-se seus equipamentos e acessórios de maneira que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

.....
LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

.....
TÍTULO II

DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO X DO TRANSPORTE

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercício da gratuidade nos meios de transporte previstos no *caput* deste artigo.

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, nos termos da legislação específica:

I - a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos;

II - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II.

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013\)*](#)

LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

LIVRO I PARTE GERAL

TÍTULO II DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO X DO DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço.

§ 2º São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulada, a outorga, a concessão, a permissão, a autorização, a renovação ou a habilitação de linhas e de serviços de transporte coletivo.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

Art. 47. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados.

§ 1º As vagas a que se refere o *caput* deste artigo devem equivaler a 2% (dois por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade.

§ 2º Os veículos estacionados nas vagas reservadas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial de beneficiário, a ser confeccionada e fornecida pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão suas características e condições de uso.

§ 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XX do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 4º A credencial a que se refere o § 2º deste artigo é vinculada à pessoa com deficiência que possui comprometimento de mobilidade e é válida em todo o território nacional.

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

§ 1º Os veículos e as estruturas de que trata o *caput* deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.

§ 2º São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
