



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.511, DE 2025 **(Do Sr. Filipe Martins)**

Institui a Via Acessível para Cadeirantes nas vias urbanas e rurais de circulação pública, estabelece normas gerais para sua implementação e operação, dispõe sobre padrões técnicos de acessibilidade e estrutura mecanismos de financiamento, fiscalização e promoção da mobilidade segura e inclusiva de pessoas com deficiência, e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO;
DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



PROJETO DE LEI Nº DE 2025
(Do Sr. Filipe Martins)

Institui a Via Acessível para Cadeirantes nas vias urbanas e rurais de circulação pública, estabelece normas gerais para sua implementação e operação, dispõe sobre padrões técnicos de acessibilidade e estrutura mecanismos de financiamento, fiscalização e promoção da mobilidade segura e inclusiva de pessoas com deficiência, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituída, em todo o território nacional, a Via Acessível para Cadeirantes, destinada ao deslocamento seguro, contínuo e autônomo de pessoas que utilizam cadeiras de rodas, manuais ou motorizadas, nos termos desta Lei, da Constituição Federal e da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

§ 1º A Via Acessível para Cadeirantes poderá consistir em faixa exclusiva, corredor segregado ou segmento contínuo de circulação acessível, integrada à infraestrutura urbana, a calçadas, ciclovias, áreas de pedestres e pontos de transporte público.

§ 2º A utilização da Via Acessível será exclusiva para cadeirantes, sendo vedada a circulação de veículos motorizados, bicicletas, patinetes ou quaisquer outros meios de transporte, exceto em situações de emergência, manutenção ou assistência.

§ 3º A Via Acessível constitui modalidade de infraestrutura essencial à mobilidade urbana e deverá ser prevista em obras novas e em intervenções de requalificação viária.

Art. 2º A Via Acessível para Cadeirantes deverá atender, no mínimo, aos seguintes requisitos, observadas a ABNT NBR 9050/2020 e demais normas técnicas correlatas.

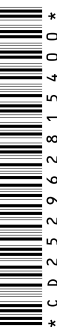
I – superfície contínua, firme, estável e antiderrapante;

II – inclinação longitudinal e transversal conforme limites da NBR 9050;

III – largura mínima capaz de comportar cadeira de rodas, conforme norma técnica.

Parágrafo único. O CONTRAN e o Ministério das Cidades editarão regulamentação complementar em até 180 (cento e oitenta) dias após a publicação desta Lei.

Art. 3º A implementação da Via Acessível para Cadeirantes será de responsabilidade:





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Filipe Martins - PL/TO

I – dos municípios, nas vias urbanas e municipais;
II – dos estados, nas vias estaduais e metropolitanas;
III – da União, por meio do DNIT, nas vias federais e em rodovias urbanizadas.

§ 1º Os entes federativos deverão incluir a Via Acessível em seus Planos de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e nos Planos Diretores, quando cabível.

§ 2º A implantação será prioritária em áreas com:
I - fluxo superior a 500 pedestres/hora;
II - equipamentos públicos essenciais (hospitais, escolas, delegacias, centros administrativos);
III - conexões com terminais de transporte coletivo.

§ 3º Os prazos máximos para implantação serão:
I – 5 (cinco) anos para capitais e municípios com mais de 500 mil habitantes;
II – 10 (dez) anos para os demais municípios.

§4º A União poderá ofertar apoio técnico e disponibilizar instrumentos de planejamento aos entes federativos para implementação da Via Acessível.

Art. 4º A União, por meio dos órgãos competentes, terá o prazo de 90 (noventa) dias para regulamentar sobre fiscalização e sanções administrativas pelo descumprimento desta Lei.

Art. 5º O financiamento para criação, manutenção e ampliação da Via Acessível dar-se-á por:

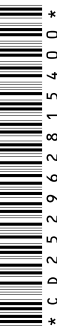
I – recursos do Fundo Nacional de Acessibilidade, criado por esta Lei, com dotação anual mínima definida na Lei Orçamentária;
II – parcerias público-privadas previstas na Lei nº 11.079/2004;
III – recursos dos Fundos Nacional e Estaduais de Mobilidade Urbana;
IV – transferências voluntárias da União.

§ 1º A União priorizará entes federativos com maior proporção de pessoas com deficiência.

§ 2º O Poder Executivo regulamentará a gestão do Fundo Nacional de Acessibilidade.

§3º A implementação da Via Acessível não acarretará criação de cargos, funções, despesas obrigatórias de caráter continuado ou estruturas administrativas adicionais.

Art. 6º O Poder Executivo promoverá campanhas permanentes de orientação sobre o uso e o respeito à Via Acessível para Cadeirantes, em parceria com entidades da sociedade civil e instituições de ensino.





Parágrafo único. As campanhas deverão incluir materiais educativos acessíveis em diferentes formatos, como Libras, braile e audiodescrição.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos após 180 dias para regulamentação inicial.

JUSTIFICATIVA

A presente proposição tem como objetivo instituir, em âmbito nacional, a Via Acessível para Cadeirantes, instrumento destinado a assegurar o exercício pleno do direito constitucional de mobilidade, autonomia e inclusão social das pessoas com deficiência.

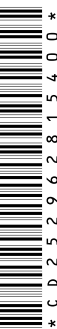
O Brasil possui um número elevado de pessoas que fazem uso da cadeira de rodas, segundo o IBGE, que enfrentam diariamente obstáculos como calçadas irregulares, falta de rampas, inclinações inadequadas, tráfego perigoso e ausência de rotas contínuas. Tais barreiras comprometem sua integração social, o acesso ao trabalho, educação, saúde e demais serviços públicos essenciais. Segundo estimativas do IBGE, o país pode levar até 70 anos para cumprir integralmente as normas de acessibilidade em calçadas, destacando o descumprimento crônico em vias urbanas.

A Constituição Federal, em seu artigo 1º, inciso III, estabelece o princípio da dignidade da pessoa humana, que impõe ao Estado o dever de promover ambientes acessíveis para evitar exclusão. O artigo 5º, caput, garante a igualdade de todos perante a lei, vedando discriminações, incluindo por deficiência. O artigo 227, § 2º, determina o dever do Estado de criar programas de prevenção e atendimento especializado para pessoas com deficiência, incluindo acessibilidade em espaços públicos.

A Lei nº 10.098/2000 (Lei de Acessibilidade) estabelece normas gerais para promoção da acessibilidade em vias públicas, definindo-a como condição para utilização segura e autônoma dos espaços públicos, exigindo rampas, calçadas rebaixadas e sinalização tátil, mas sem criar faixas exclusivas para cadeirantes, focando em adaptações gerais.

A Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), em seu artigo 3º, define acessibilidade como possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, e no artigo 53 garante o direito à mobilidade acessível em vias públicas, priorizando a eliminação de barreiras como inclinações excessivas e pavimentação irregular. O artigo 54 exige integração com transporte público.

A Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), em seu artigo 6º, prioriza modos não motorizados e acessibilidade universal em planos de mobilidade, e no artigo 24 exige inclusão de pessoas com deficiência em vias urbanas, com faixas segregadas para pedestres e ciclistas, mas sem especificidade para cadeirantes.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Filipe Martins - PL/TO

Essas leis enfatizam acessibilidade geral em vias, como calçadas, rampas e sinalização, **mas não criam faixas exclusivas para cadeirantes**, focando na integração e não na segregação específica para mobilidade autônoma.

A criação da Via Acessível representa avanço estrutural na mobilidade urbana brasileira, promovendo segurança viária, redução de acidentes, autonomia e independência dos cadeirantes, equidade no uso do espaço urbano e cidades mais inclusivas, modernas e sustentáveis. Isso reduz riscos (colisões, quedas) e fomenta inclusão.

Trata-se de medida de alta relevância social e amplo impacto positivo, plenamente compatível com a competência legislativa da União para estabelecer normas gerais de trânsito, transporte e mobilidade urbana (art. 24, XI e §1º, CF).

Diante do exposto, solicita-se o apoio dos nobres parlamentares para aprovação desta relevante iniciativa em favor da acessibilidade e da igualdade de oportunidades.

Salas das Sessões, em de dezembro de 2025.

FILIPE MARTINS
Deputado Federal

Apresentação: 17/12/2025 17:44:05.530 - Mesa

PL n.6511/2025



* C D 2 5 2 9 6 2 8 1 5 4 0 *

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201507-06;13146
LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03;12587

FIM DO DOCUMENTO