



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 10.090-A, DE 2018** **(Do Sr. Otavio Leite)**

Altera a Lei n.º 13.146, de 06 de julho de 2015, que Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência); tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 753/22, apensado, com substitutivo; e pela rejeição do de nº 908/19, apensado (relator: DEP. GUILHERME UCHOA).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA 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 - Projetos apensados: 908/19 e 753/22

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Os artigos 51 e 52 da Lei n.º 13.146, de 06 de julho de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 51. Os municípios com mais de 50 mil habitantes devem assegurar um mínimo de 10% (dez por cento) de sua frota de táxis para o transporte de pessoas com deficiência que necessitem ser transportadas em suas cadeiras de rodas.*

*§1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.*

*§2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o caput deste artigo*

*§3º Os veículos adaptados para as pessoas que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas deverão ter as medidas internas e equipamentos de segurança adequados a este fim.*

*I – Na ausência de regulamentação por órgão competente do Poder Executivo Federal, os parâmetros para o atendimento ao disposto no artigo 3º devem ser estabelecidos pelo Poder Executivo Municipal, por meio do decreto que estabeleça as licenças para o referido serviço.*

*Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.*

*§1º Do total da frota de veículos adaptados para a pessoa com deficiência de cada locadora:*

*I – 80% deverá ser destinado aos condutores com deficiência e 20% deverá ser destinado às pessoas que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas.*

*II – Após 10 anos da publicação desta lei, os percentuais exigidos passarão a ser de 50% para veículos destinados aos condutores com deficiência e 50% para veículos destinados às pessoas que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas.*

*§2º Os veículos adaptados para condutores com deficiência deverão ter, no mínimo, transmissão automática, direção servo assistida, vidros elétricos, comandos manuais de acelerador e freio e inversão do pedal de acelerador.*

*§3º Os veículos adaptados para as pessoas que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas deverão ter as medidas internas e equipamentos de segurança adequados a este fim..*

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A redação sugerida visa adequar o texto da lei não apenas às necessidades das pessoas com deficiência que conduzem seus veículos, como também àquelas das pessoas com deficiência que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas.

A exigência de adaptação restrita às empresas de táxi, conforme disposto na atual redação do artigo 51 da LBI, pode limitar a oferta de transporte para a pessoa de deficiência, dado que estas empresas são apenas uma parcela da frota de cada município.

Assim, a redação sugerida para o caput do artigo 51 visa estender a obrigação de adaptação veicular de 10% dos veículos para toda a frota municipal.

Contudo, é preciso considerar a viabilidade econômica do serviço e as diferentes necessidades de transporte em municípios menores. A própria lei 12468/2011, conhecida como lei do taxista, reconhece esta especificidade, exigindo em seu artigo 8º o uso do taxímetro apenas nos municípios com mais de 50 mil habitantes.

Por analogia, o parâmetro foi incorporado à redação sugerida, no que diz respeito à exigência de que 10% dos veículos destinados ao serviço de táxi sejam adaptados as pessoas com deficiência.

Por fim, a redação sugerida deixa evidente que a necessidade de adaptação diz respeito ao transporte de pessoas com deficiência em suas cadeiras de rodas, evitando qualquer tipo de desvio em relação ao espírito da lei.

O atual texto da LBI, no parágrafo único do artigo 52, dispõe apenas sobre as adaptações necessárias aos veículos adaptados para condutores com deficiência, excluindo as pessoas que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas da fruição do direito de ir e vir.

Ainda assim, é preciso considerar que os investimentos necessários para a adaptação veicular para o transporte de pessoas com deficiência em suas cadeiras de rodas são consideravelmente maiores que aqueles exigidos para a adaptação de veículos destinados aos condutores com deficiência.

Deste modo, se faz necessário introduzir uma modulação nas exigências da lei, permitindo ao setor de locadoras de veículos que se adeque às exigências, sem que isto, no entanto, implique uma necessidade de investimentos que inviabilize o próprio negócio.

Em razão da relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovarmos o presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 2018.

**Deputado OTAVIO LEITE**  
**PSDB/RJ**

**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 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. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o *caput* deste artigo.

Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.

Parágrafo único. O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

TÍTULO III  
 DA ACESSIBILIDADE

CAPÍTULO I  
 DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 53. A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.

.....

.....

## LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

### A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 9º Os profissionais taxistas poderão constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 9º-A. [\(VETADO na Lei nº 12.765, de 27/12/2012\)](#)

Art. 9º-B. [\(VETADO na Lei nº 12.765, de 27/12/2012\)](#)

Art. 9º-C. [\(VETADO na Lei nº 12.765, de 27/12/2012\)](#)

Art. 10. (VETADO).

## PROJETO DE LEI N.º 908, DE 2019 (Do Sr. Amaro Neto)

Altera o art. 51 da 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 a reserva de veículos para pessoas com deficiência nas frotas de táxi

### DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-10090/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 51 da 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 a reserva de veículos para pessoas com deficiência nas frotas de táxi.

Art. 2º O art. 51 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 51. As empresas de táxi devem reservar dez por cento de sua frota para o transporte de pessoas com deficiência que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas.

.....  
§ 3º O Poder Municipal deve garantir que ao menos três por cento das outorgas de táxis sejam destinadas para transporte de pessoas com deficiência que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas, ainda que, para isso, sejam necessárias outorgas a taxistas autônomos.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem como objetivo a alteração do art. 51 da 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), o qual versa sobre frota de táxi adaptados, a fim de permitir maior compreensão do texto, de possibilitar sua plena eficácia, além de instituir a reserva mínima de frota adaptada em cada município.

A alteração do *caput* do art. 51 traz inovações importantes. A proposta especifica o objeto do direito, alterando o texto de “veículos acessíveis à pessoa com deficiência” para “transporte de pessoas com deficiência que necessitem ser transportadas em suas cadeiras de rodas”. Dessa forma, diante de tantas adaptações distintas para a pessoa com deficiência, o texto legal ganha maior clareza da adaptação necessária e, conseqüentemente, maior possibilidade de sua aplicabilidade.

A inclusão do § 3º busca oferecer uma oferta mínima dos serviços no município, independentemente da proporção de outorgas a empresas de táxi e a taxistas autônomos. Atualmente, caso não haja empresa de táxi no município, não será obrigatória a reserva de táxis adaptados. A Lei, nos termos atuais, é clara em impor a obrigação somente às **empresas**. Entretanto, não podemos deixar margem para que as pessoas com deficiência sejam privadas de seu direito de locomoção, e devemos, como garantia, instituir um percentual mínimo adaptado. A proporção de

3% resulta da análise de dados apresentados no Censo de 2010, divulgados pela Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência, os quais indicam a presença de 2,3% de pessoas com grande dificuldade motora ou que não conseguem se locomover. Decorridos 9 anos e com a tendência de envelhecimento da população, acreditamos que o percentual de pessoas com esse tipo de limitação esteja próximo do instituído no PL.

Por todo o exposto, esperamos ver a presente matéria apoiada e aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 19 de fevereiro de 2019.

Deputado AMARO NETO

**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 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. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o *caput* deste artigo.

Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.

Parágrafo único. O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

.....  
.....

## **PROJETO DE LEI N.º 753, DE 2022**

**(Do Sr. Paulo Vicente Caleffi)**

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”, a fim de estabelecer o percentual de veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência a ser adotado pelas empresas de transporte de fretamento e de turismo.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-10090/2018.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2021. (Do Sr. Paulo Vicente Caleffi)

Apresentação: 29/03/2022 17:17 - Mesa

PL n.753/2022

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*”, a fim de estabelecer o percentual de veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência a ser adotado pelas empresas de transporte de fretamento e de turismo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece o percentual de veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência a ser adotado pelas empresas de transporte de fretamento e de turismo.

Art. 2º A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 46. ....

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo de natureza pública nas modalidades 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.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229017523300>



\* C D 2 2 9 0 1 7 5 2 3 3 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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 de natureza pública.

I - Transporte coletivo de natureza pública é aquele que é acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

II - Transporte coletivo de natureza privada é o serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais exclusivas, de acordo com termos contratuais particulares.

.....  
Art. 48. Os veículos de transporte coletivo de natureza pública, 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.

.....  
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 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota renovada.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

### 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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229017523300>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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”*.

As alterações que propomos neste Projeto de Lei objetivam 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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229017523300>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 forem obrigatoriamente fabricados 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, com a gravidade que as façam depender de dispositivos de acessibilidades em veículos de transportes coletivos.

O site do IBGE, em sua <sup>1</sup>página, informa que cerca de 6,7% da população brasileira possuem grande ou total dificuldade para enxergar, ouvir, caminhar ou subir degraus (ou seja, são pessoas com deficiências severas nessas faculdades). Desses números é ressaltado que a deficiência motora, que é a necessidade para a qual devem ser adequados os veículos de transporte coletivos, estão assim distribuídos:

<sup>1</sup><https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229017523300>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

- 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 quanto é grande e irracionalmente exagero exigir que as frotas de transportes rodoviários coletivos, de transporte particular, NÃO PÚBLICO, sejam formadas, TODAS ELAS, somente por veículos adaptados com plataformas elevatórias. É simplesmente desnecessário e até depreciativo da competência e 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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229017523300>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

O presente Projeto de Lei 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 no presente Projeto de Lei. 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 Lei Brasileira da Inclusão -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.

Se essas duas modalidades, que também oferecem condição de escolha por parte dos seus usuários, tal escolhem os tipos de ônibus de fretamento e turismo que lhes prestarão o serviço de transporte, não estão obrigadas em



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229017523300>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

ofertar uma frota em que todos os seus veículos possuam dispositivos acessórios de acessibilidades, é reivindicado então o mesmo tratamento, na medida em que as naturezas de seus serviços são muito semelhantes, principalmente com àqueles prestados pelas locadoras de veículos.

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 nº 13.146, de 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 respectivos arts. 51 e 52 e, como esses, estabeleça um percentual de veículos com acessibilidade especial. Solicitou-se um percentual de 5% (cinco por cento) – 1 veículo em cada lote de 20 novos adquiridos - 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.

São as justificações para propor que a Lei nº 13.146, de 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 Sessões, de março de 2022.

**Deputado Paulo Vicente Caleffi**  
**PSD/RS**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229017523300>



**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 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:

.....  
**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.

Art. 49. As empresas de transporte de fretamento e de turismo, na renovação de suas frotas, são obrigadas ao cumprimento do disposto nos arts. 46 e 48 desta Lei.

Art. 50. O poder público incentivará a fabricação de veículos acessíveis e a sua utilização como táxis e vans, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o *caput* deste artigo.

Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.

Parágrafo único. O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

### TÍTULO III DA ACESSIBILIDADE

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 53. A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.

### **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 I DISPOSIÇÕES GERAIS

##### **Seção I Das Definições**

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

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;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## **Seção II**

### **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

.....  
 .....

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

**DIRETORIA**

**RESOLUÇÃO N.º 3.871, DE 1º DE AGOSTO DE 2012**

(DOU de 07/08/2012 Seção I Pág. 46)

Estabelece 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 e, dá outras providências.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, conferidas pelo inciso VIII do art. 25 da Resolução nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, fundamentada no Voto DNM - 045, de 25 de julho de 2012, no que consta dos Processos nº 50500.088934/2008-68 e nº 50500.029890/2011-30;

CONSIDERANDO que a República Federativa do Brasil possui como fundamentos a cidadania e a dignidade da pessoa humana, bem como tem por escopo tanto a construção de uma sociedade livre, justa e solidária como a promoção do bem de todos e ainda a redução das desigualdades sociais;

CONSIDERANDO ser dever do Poder Público e seus órgãos assegurar às pessoas com deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico;

CONSIDERANDO que a concepção, organização e implantação dos sistemas de transporte coletivo devem atender aos princípios de acessibilidade, tendo como referências básicas as regras contidas no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, no Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006, no Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009;

CONSIDERANDO o disposto nas normas ABNT NBR nº 14.022, nº 15.320 e nº 15570 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, nas Portarias nº 260/07, nº 168/08, nº 432/08, nº 290/10, nº 292/10, e nº 357/10, do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Inmetro, e nas Resoluções do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Conmetro, nº 04, de 28 de agosto de 2006, e nº 06, de 16 de setembro de 2008, e demais normas técnicas e atos normativos; e

CONSIDERANDO o disposto no art. 20, inciso II, art. 22, inciso III, e art. 24, inciso IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, resolve:

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** Estabelecer procedimentos a serem observados pelas 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.

Parágrafo único. Além do disposto nesta Resolução, deverão ser observados o Decreto nº 5.296, de 2004, as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, os programas de avaliação de conformidade desenvolvidos e implementados pelo Inmetro e demais normas técnicas.

**Art. 2º** Para os fins desta Resolução, serão usados os conceitos e os termos técnicos definidos no Glossário dos Termos e Conceitos Técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres, aprovado pela Resolução nº 3.054, de 5 de março de 2009.

.....  
.....



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 10.090, DE 2018

Apensados: PL nº 908/2019 e PL nº 753/2022

Altera a Lei n.º 13.146, de 06 de julho de 2015, que Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

**Autores:** Deputados OTAVIO LEITE E  
EDUARDO BARBOSA

**Relator:** Deputado GUILHERME UCHOA

## I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei principal, acima ementado, de autoria dos Deputados Otavio Leite e Eduardo Barbosa, 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), para modificar os artigos 51 e 52, que tratam da reserva de veículos para pessoas com deficiência nas frotas de táxi e de locadoras de veículos.

Na justificção do PL, o Autor destaca que a obrigação da reserva de veículos acessíveis deve ser estendida a toda a frota de táxis dos municípios, e não somente à frota de empresas de táxis. Com relação aos veículos oferecidos pelas locadoras, acrescenta que o texto atual da Lei trata apenas das pessoas com deficiência que conduzem seus veículos e deixa de fora as pessoas que necessitam ser transportadas. Conclui justificando que a exigência da adaptação para transporte das pessoas que necessitam ser



transportadas deve ser implantada de forma modulada, por serem mais onerosas do que as adaptações para os condutores com deficiência, de modo a não inviabilizar as atividades das empresas envolvidas.

O Projeto de Lei nº 908, de 2019, do Deputado Amaro Neto, apensado ao principal, dispõe sobre reserva de veículos adaptados nas frotas de táxi. A proposição visa a garantir que, da frota de táxis, no mínimo 3% dos veículos sejam adaptados para pessoa com deficiência que necessita ser transportada em sua cadeira de rodas.

O outro apensado, o Projeto de Lei nº 753, de 2022, de autoria do Deputado Paulo Vicente Caleffi, também altera o Estatuto da Pessoa com Deficiência, para estabelecer o percentual de veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência a ser adotado pelas empresas de turismo e de transporte de passageiros sob o regime de fretamento. Ademais, dispõe sobre a diferenciação de serviços de transporte de natureza pública e de natureza privada.

Os projetos de lei foram distribuídos às Comissões de Viação e Transportes, de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II, e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Na forma do disposto no Regimento Interno da Câmara dos Deputados, em seu art. 32, inciso XX, os projetos vêm a esta Comissão, tendo em vista a competência para análise de mérito da matéria.

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

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR



O Projeto de Lei principal, nº 10.090, de 2018, tem a intenção de alterar os artigos 51 e 52 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para tratar da reserva de veículos para pessoas com deficiência nas frotas de táxi e de locadoras de veículos.

Com relação ao serviço de taxi, a alteração do *caput* do art. 51 traz diversas inovações. Primeiramente especifica o objeto do direito, alterando o texto de “veículos acessíveis à pessoa com deficiência” para “transporte de pessoas com deficiência que necessitem ser transportadas em suas cadeiras de rodas”. Outra inovação refere-se à alteração da reserva de 10% em toda frota de táxi do município, em vez de somente o percentual das frotas de empresas de táxi, como nos termos atuais. A proposição obriga uma oferta mínima dos serviços no município, independentemente da proporção de outorgas a empresas de táxi e a taxistas autônomos. O projeto também pretende instituir a reserva de táxis adaptados somente em municípios com população acima de 50 mil habitantes.

No mesmo sentido, o Projeto de Lei nº 908, de 2019, apensado ao principal, visa a garantir que, da frota de táxis, no mínimo 3% dos veículos sejam adaptados para pessoa com deficiência que necessita ser transportada em sua cadeira de rodas. A proposição apensada mantém os 10% somente das empresas, ao mesmo tempo em que garante o mínimo da frota total em 3%.

Quanto à restrição da obrigação para somente municípios com população acima de cinquenta mil habitantes, entendemos que a iniciativa resulta em perda significativa dos direitos adquiridos pelas pessoas com deficiência com a edição da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), já que seriam privadas do exercício de suas condições de igualdade em municípios menores. Não parece ser razoável a perda desse direito, o qual deve ser assegurado em todo território nacional.

É nobre a preocupação do Autor quanto à viabilidade econômica em pequenos municípios, porém gostaríamos de lembrar que o critério mais apropriado seria o tamanho da empresa e não o tamanho do



município. Essa ponderação já é considerada no art. 122 da referida Lei, que assim dispõe:

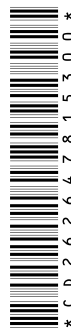
Art. 122. Regulamento disporá sobre a adequação do disposto nesta Lei ao tratamento diferenciado, simplificado e favorecido a ser dispensado às microempresas e às empresas de pequeno porte, previsto no § 3º do art. 1º da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

O dispositivo foi regulamentado pelo Decreto nº 9.405, de 11 de junho de 2018, cujo art. 6º impõe obrigações mais brandas para microempresas e empresas de pequeno porte.

Compreendemos, portanto, que as modificações sugeridas pelos projetos de lei nº 10.090/2018 e nº 908/2019 são pertinentes e dignas de acolhimento. Estas propostas buscam alterar o conteúdo do artigo 51 da mencionada Lei, substituindo a expressão "veículos acessíveis a pessoa com deficiência" por "transporte de pessoas com deficiência que dependam de cadeiras de rodas para se locomover". Tais ajustes se alinham as necessidades fundamentais daqueles que mais demandam assistência neste contexto.

O segundo aspecto do projeto de lei principal trata dos veículos adaptados oferecidos pelas locadoras, com o objetivo de incluir as pessoas com deficiência que precisam ser transportadas em suas cadeiras de rodas. Nesse aspecto, vale dizer que o Decreto nº 9.762/2019, que regulamentou essa questão, já estabeleceu os percentuais de 40% dos veículos adaptados para condutores com deficiência e 60% para o transporte de uma pessoa em cadeira de rodas. Optamos, em nosso substitutivo, por mantê-los.

Ainda com relação ao percentual de veículos de locadoras reservado às pessoas com deficiência, é preciso ressaltar que estudos apontam que apenas 1,43% dos condutores brasileiros tem algum tipo de deficiência motora anotada em sua habilitação. Assim, entendemos que o percentual previsto atualmente está muito acima do razoável, gerando, como consequência, gastos desnecessários para as empresas de locação, que resultam no aumento da tarifa oferecida aos demais consumidores.



Diante disso, estamos propondo o ajuste do texto da Lei nº 13.146/2015 para compatibilizá-lo com a realidade do cenário brasileiro de habilitados com algum tipo de deficiência.

Por fim, passamos à análise do PL nº 753, de 2022, que pretende estabelecer em 5% o percentual de veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência no caso de empresas de turismo e de transporte de passageiros sob o regime de fretamento, diferenciando-as das empresas que fazem serviços de transporte de natureza pública.

Entendemos que a proposição traz inovações meritórias. Ao contrário do que se espera em veículos coletivos de transporte público, quando a qualquer momento é possível que uma pessoa com deficiência precise entrar no veículo, é pertinente o argumento de que não é necessária a adaptação em todos os veículos destinados aos serviços privados, como os executados por empresas de turismo e de transporte de passageiros sob o regime de fretamento. Uma vez que os usuários desse tipo de serviço são conhecidos *a priori*, é possível, caso a empresa seja demandada, direcionar os veículos adaptados para as viagens em que existam pessoas com dificuldade de locomoção. Não há, de fato, necessidade de que todos os veículos sejam dotados de adaptações.

Como o custo de instalação da plataforma elevatória é significativo, em torno de 8% do preço do veículo, segundo o Autor, a economia de recursos proporcionará redução de gastos das empresas e favorecerá a oferta dos serviços a preços mais atrativos para a sociedade. Importa ressaltar que, diante das estatísticas supracitadas (e corroboradas pelas apresentadas na justificção), não vislumbramos qualquer prejuízo às pessoas com deficiência. Trata-se somente de evitar gastos em equipamentos cuja demanda inexistente.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 908, de 2019, e pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nº 10.090, de 2018, e nº 753, de 2022, na forma do substitutivo em anexo.



Sala da Comissão, em 05 de março de 2026.

Deputado GUILHERME UCHOA  
Relator

Apresentação: 05/03/2026 11:46:56.337 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 10090/2018

PRL n.1



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 10.090, DE 2018

E ao apensado PL nº 753/2022

Altera a Lei nº 13.146, de 2015, Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, para dispor sobre a reserva de veículos para pessoas com deficiência nas frotas de locadoras de veículos e de empresas de turismo e de transporte de passageiros sob o regime de fretamento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, para dispor sobre a reserva de veículos para pessoas com deficiência nas frotas de locadoras de veículos e de empresas de turismo e de transporte de passageiros sob o regime de fretamento.

Art. 2º A Lei nº 13.146, de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º. ....

XV - Transporte coletivo de natureza pública: aquele que é acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

XVI - Transporte coletivo de natureza privada: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais exclusivas, de acordo com termos contratuais particulares.” (NR)

“Art.46. ....

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo de natureza pública nas modalidades 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 de natureza pública.

.....(NR)

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo de natureza pública, 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.

.....(NR)

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 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota renovada.” (NR)

Art. 51. As empresas de taxi devem reservar dez por cento de sua frota para o transporte de pessoas com deficiência que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas.

§ 3º Os veículo adaptados para as pessoas com deficiência que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas deverão ter as medidas internas e equipamentos de segurança adequados a este fim, na forma prevista em legislação e em normas técnicas de acessibilidade.

I- Na ausência de regulamentação por órgão competente na esfera federal, os parâmetros para o atendimento ao disposto no § 3º devem ser estabelecidos pelo poder público municipal.

“Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a assegurar o atendimento integral da demanda por veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência habilitada a dirigir. (NR)

§ 1º O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de acelerador.

§ 2º O veículo adaptado deverá ser reservado pelo cliente com antecedência mínima de 48 horas.

§ 3º O disposto no caput deste artigo se aplica apenas para aluguel a pessoas físicas, o qual deverá ser feito no balcão de atendimento das unidades comerciais das locadoras.



§ 4º Para fins de cumprimento deste artigo, as locadoras de veículos gozarão de todos os incentivos fiscais que se aplicam às pessoas com deficiência na aquisição de veículos adaptados, sem qualquer limitação quanto ao prazo entre aquisições e em quantidade de veículos compatível com o atendimento dos percentuais estabelecidos por esta Lei.” (NR)

§ 5º Em caso de indisponibilidade de veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência habilitada a dirigir dentro do prazo de 48 horas, a obrigação de disponibilização poderá ser substituída pela obrigatoriedade de oferta de serviço de motorista, em horário comercial, como forma de garantir a acessibilidade a todas as pessoas com deficiência contempladas no caput”. (NR)

§ 6º As locadoras de veículos poderão dispor de frota própria ou subcontratada para atender ao disposto no caput deste artigo.

§ 7º O disposto no caput deste artigo se aplica apenas a locadoras que possuam, no mínimo, 200 (duzentos) veículos, e à locação realizada por pessoas naturais.

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

Sala da Comissão, em 05 de março de 2026.

Deputado GUILHERME UCHOA  
Relator





Câmara dos Deputados

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**PROJETO DE LEI Nº 10.090, DE 2018**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 10.090/2018, e do PL 753/2022, apensado, com substitutivo, e pela rejeição do PL 908/2019, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Guilherme Uchoa.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Beбето, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Lêda Borges, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO  
Presidente





## PROJETO DE LEI Nº 10.090, DE 2018

Apensado: PL nº 753/2022

### SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 13.146, de 2015, Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, para dispor sobre a reserva de veículos para pessoas com deficiência nas frotas de locadoras de veículos e de empresas de turismo e de transporte de passageiros sob o regime de fretamento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, para dispor sobre a reserva de veículos para pessoas com deficiência nas frotas de locadoras de veículos e de empresas de turismo e de transporte de passageiros sob o regime de fretamento.

Art. 2º A Lei nº 13.146, de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

3º. ....

.....  
*XV - Transporte coletivo de natureza pública: aquele que é acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;*

*XVI - Transporte coletivo de natureza privada: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais exclusivas, de acordo com termos contratuais particulares.”  
(NR)*





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

“Art.46. ....

§ 1º *Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo de natureza pública nas modalidades 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 de natureza pública.*

.....(NR)

*Art. 48. Os veículos de transporte coletivo de natureza pública, 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.*

.....(NR)

*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 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota renovada.” (NR)*

.....

*Art. 51. As empresas de taxi devem reservar dez por cento de sua frota para o transporte de pessoas com deficiência que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas.*

§ 3º *Os veículos adaptados para as pessoas com deficiência que necessitam ser transportadas em suas cadeiras de rodas deverão ter as medidas internas e equipamentos de segurança adequados a este fim, na forma prevista em legislação e em normas técnicas de acessibilidade.*

*I- Na ausência de regulamentação por órgão competente na esfera federal, os parâmetros para o atendimento ao disposto no § 3º devem ser estabelecidos pelo poder público municipal.*





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

-----  
*“Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a assegurar o atendimento integral da demanda por veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência habilitada a dirigir. (NR)*

*§ 1º O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de acelerador.*

*§ 2º O veículo adaptado deverá ser reservado pelo cliente com antecedência mínima de 48 horas.*

*§ 3º O disposto no caput deste artigo se aplica apenas para aluguel a pessoas físicas, o qual deverá ser feito no balcão de atendimento das unidades comerciais das locadoras.*

*§ 4º Para fins de cumprimento deste artigo, as locadoras de veículos gozarão de todos os incentivos fiscais que se aplicam às pessoas com deficiência na aquisição de veículos adaptados, sem qualquer limitação quanto ao prazo entre aquisições e em quantidade de veículos compatível com o atendimento dos percentuais estabelecidos por esta Lei.” (NR)*

*§ 5º Em caso de indisponibilidade de veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência habilitada a dirigir dentro do prazo de 48 horas, a obrigação de disponibilização poderá ser substituída pela obrigatoriedade de oferta de serviço de motorista, em horário comercial, como forma de garantir a acessibilidade a todas as pessoas com deficiência contempladas no caput”. (NR)*

*§ 6º As locadoras de veículos poderão dispor de frota própria ou subcontratada para atender ao disposto no caput deste artigo.*

*§ 7º O disposto no caput deste artigo se aplica apenas a locadoras que possuam, no mínimo, 200 (duzentos) veículos, e à locação realizada por pessoas naturais.*

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

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**Deputado CLAUDIO CAJADO  
Presidente**

Apresentação: 12/03/2026 07:09:17.590 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 10090/2018

**SBT-A n.1**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260439983200>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Claudio Cajado



\* C D 2 6 0 4 3 9 9 8 3 2 0 0 \*