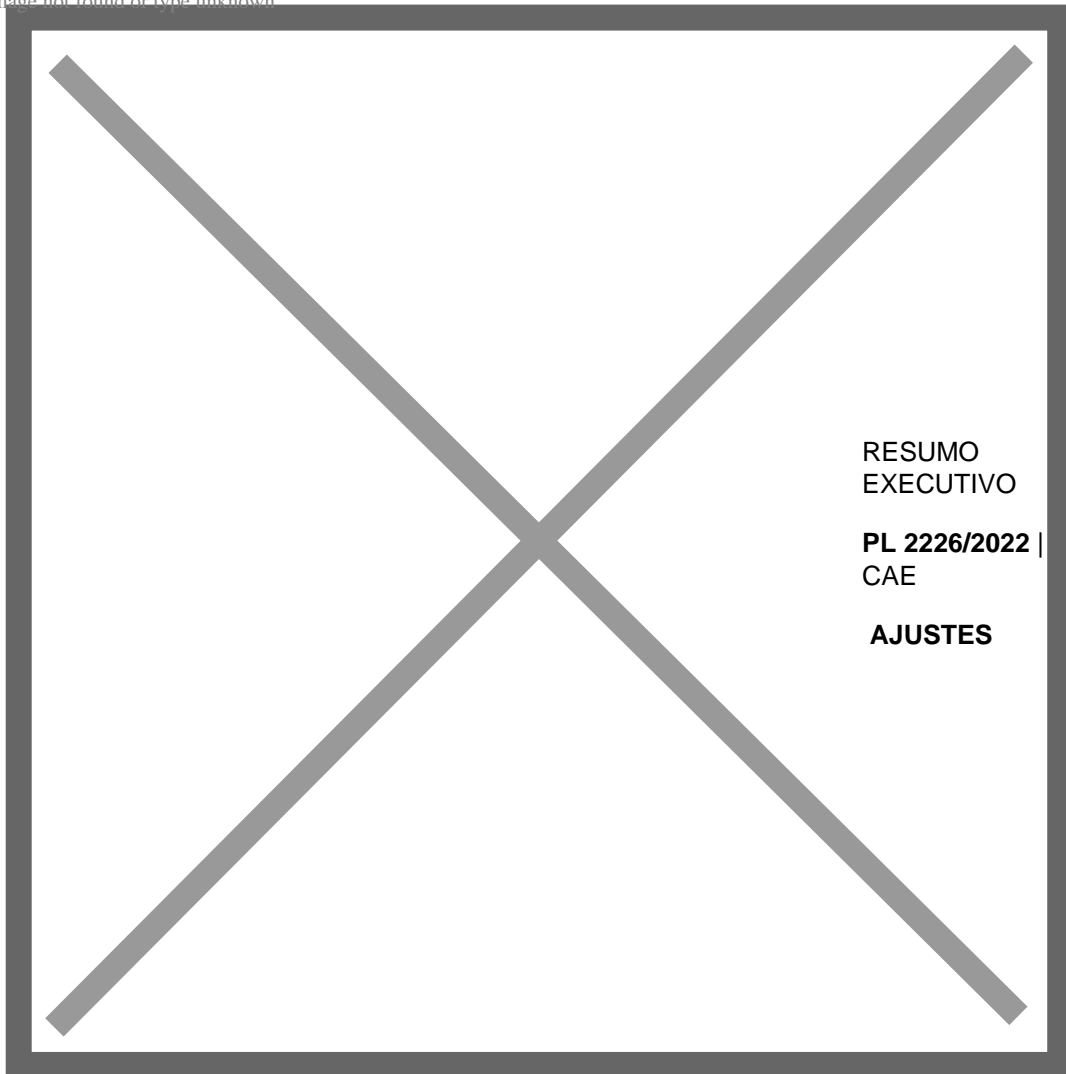


---

PL 2226-2022 NT 22.08.23

Image not found or type unknown



**AUTOR:** SEN. ROGÉRIO CARVALHO (PT/SE)

**RELATORIA:** aguardando designação de relator

**TRAMITAÇÃO:** CDH, CAE, CTFC (TERMINATIVA)

**EMENTA:** Altera a Lei nº 13.146/2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência- , para tratar **da reserva de veículos acessíveis à pessoa com deficiência por empresas prestadoras de serviços eletrônicos na área de transporte urbano.**

O PL 2226/2021 apresentado pelo Senador Rogério Carvalho pretende alterar o Estatuto da Pessoa com Deficiência para trazer o dever às empresas prestadoras de serviços eletrônicos na área de transporte urbano de garantir que, ao menos, 5% (cinco por cento) dos veículos cadastrados sejam acessíveis às pessoas com deficiência.

O Projeto foi aprovado na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa e segue para a Comissão de Assuntos Econômicos.

#### **VEÍCULOS PERTENCEM A MOTORISTAS PARCEIROS. APLICATIVOS DE TRANSPORTE SÃO INTERMEDIADORES.**

Ainda que seja meritória a intenção da proposta, vez que visa a inclusão de pessoas com deficiência na sociedade e dos recursos de acessibilidade como forma de promoção desta inclusão, infelizmente não se mostra factível na prática.

Explicamos: o PL torna obrigatório às empresas prestadoras de serviços tecnológicos na área de transporte urbano a garantia de, ao menos, 5% da frota acessível a PCD. Ocorre que o Projeto **estabelece dever a quem não tem competência para exigir ou garantir tal obrigatoriedade.**

O papel das empresas é de, por meio de uma plataforma digital, intermediar as viagens entre passageiros e motoristas.

A atividade dessas empresas, portanto, é a utilização de recursos tecnológicos que possibilitem a realização da intermediação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e não o serviço de transporte em si ( a execução do serviço).

As **empresas apenas conectam motoristas parceiros** – que possuam veículos disponíveis – para com passageiros (usuários finais) para que estes possam ser transportados.

Ressaltamos que o que se faz é tão somente a intermediação entre motoristas ( prestadores

de serviço) e passageiros (clientes).

Assim, não mostra-se razoável que haja exigência imposta às empresas intermediadoras em relação ao número de veículos adaptados. Em outras palavras, é incoerente que se estabeleça obrigação a quem não presta o serviço.

**As empresas não possuem frota.** As empresas de tecnologia não possuem veículos próprios, dependendo exclusivamente dos motoristas cadastrados para a disponibilização dos veículos que serão utilizados. Cabe aos motoristas a opção de que carro comprar ou alugar um carro para se cadastrar na plataforma. Portanto, não seria adequado exigir dos motoristas que adquiram determinados carros.

Desta forma, o PL mostra-se inexecutável faticamente, embora seja composto de boas intenções.

Nesse sentido, mesmo que os motoristas possuíssem tais veículos adaptados, não seria possível garantir que esses veículos estivessem disponíveis para quem de fato precisasse utilizá-los, pois as **condições do negócio são bastante flexíveis**, posto que trata-se de contrato de intermediação, figurando os motoristas como parceiros. Neste sentido, o motorista aceita as corridas que deseja, cumpre o horário que ele próprio define, folga e descansa nos dias que escolhe.

### **CAPACITAÇÃO DOS MOTORISTAS**

Vale destacar que, parte da previsão contida no projeto de lei já vem sendo cumprida pelas plataformas de transporte individual de passageiros, qual seja, a capacitação de motoristas cadastrados. Com vistas a entender e melhor atender as necessidades dessa parcela da população, já existem cursos disponibilizados aos motoristas de forma online e com cobertura para todos os Estados em que as plataformas atuam.

Esses cursos tem como objetivo fazer com que todos os motoristas sejam capacitados a prestar o melhor serviço às pessoas com deficiências quando em uso dos aplicativos de intermediação de transporte.

### **CUSTO DE ADAPTAÇÃO DE VEÍCULOS**

Outro ponto a ser tocado e que pode ser objeto de melhoria é o elevado custo para adaptação dos veículos que, em casos mais complexos, pode representar um valor acima do valor do próprio veículo.

Exigir que os motoristas arquem com este custo, seria injusto. Nos parece que a medida mais acertada seria a alteração da legislação para que haja incentivo fiscal para aquisição

---

de veículos que passam por adaptação para o transporte de pessoa com deficiência por motoristas de aplicativo.

A Lei nº 8.989/95, que garante isenção de impostos para a compra de veículos adaptados por pessoas com deficiência física ou visual, poderia sofrer alterações, incluindo os motoristas de transporte individual como destinatários dos mesmos benefícios caso realizem a adaptação do veículo para transporte público.

### **PL 2226/2022 | CONCLUSÃO**

#### **NECESSIDADE DE AJUSTES**

Embora seja preciso desenvolver mecanismos de inclusão e novas formas de mobilidade das pessoas com deficiência, não parece ser a medida certa o estabelecimento de percentual mínimo obrigatório de veículos adaptados para empresas de tecnologia que não possuem frota. Sugerimos medidas que acreditamos serem um meio de incentivar a inclusão e de possibilitar, de forma razoável e factível, a prestação do serviço às pessoas com deficiência.

*Este resumo executivo foi elaborado pela equipe técnica do Instituto Cidadania Digital. Para maiores informações consulte nossa equipe. Para assessores e parlamentares receberem os resumos executivos, por favor se cadastrem em nossa lista de transmissão através do contato com nossa equipe.*

Contato institucional .....[icd@cidadaniadigital.in](mailto:icd@cidadaniadigital.in)  
.....(61) 99856-6925

**TEXTO ORIGINAL DO PL**

**NOSSAS SUGESTÕES**

Art. 1º A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 51-A:

“Art. 51-A. As empresas que realizem, por meio de plataforma eletrônica, intermediação entre motoristas e passageiros visando à prestação de serviços de transporte urbano deverão garantir que ao menos 5% (cinco por cento) dos veículos cadastrados sejam acessíveis à pessoa com deficiência.

*Parágrafo único.* As empresas de que trata o *caput* deste artigo deverão:

I – disponibilizar opção que permita visualizar quantidade de motoristas parceiros com veículos acessíveis em áreas próximas dos clientes;

II – fornecer o recurso de audiodescrição, de maneira a facilitar a comunicação com pessoas com deficiência visual; e

III – realizar treinamento específico dos motoristas parceiros para atendimento de pessoas com deficiência.”

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

Art. 1º A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 51-A:

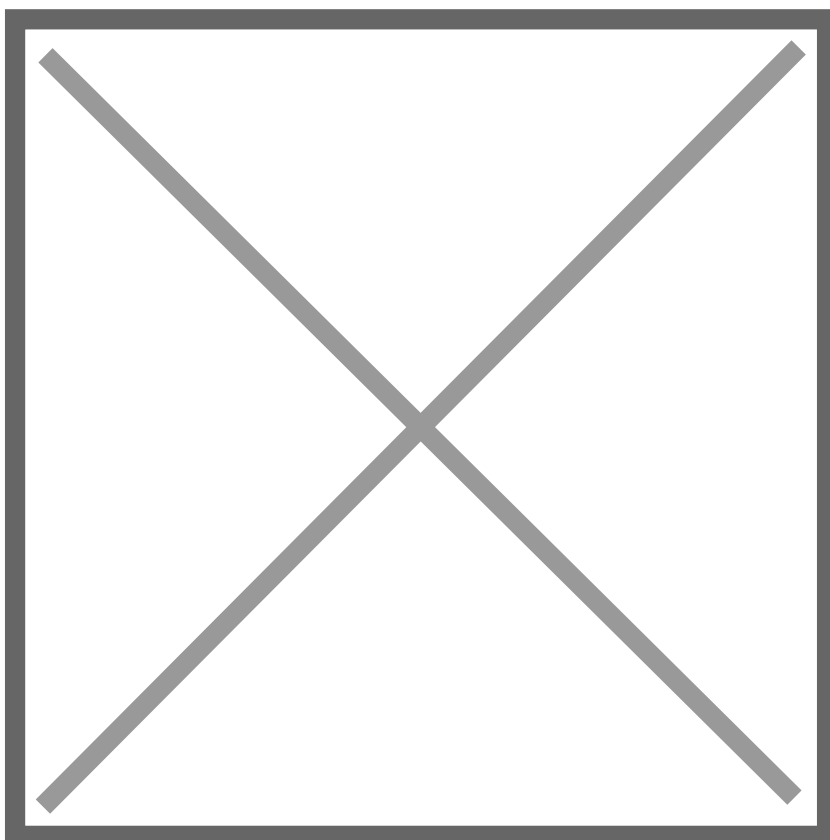
“Art. 51-A. As empresas que realizem, por meio de plataforma eletrônica, intermediação entre motoristas e passageiros visando à prestação de serviços de transporte urbano deverão **atuar para a inclusão das pessoas com deficiência no sentido de garantir:**

*I- estudos para a disponibilização da opção que permita escolher carros adaptados no transporte requisitado;*

*II- a disponibilização de treinamento específico dos motoristas **parceiros** para atendimento de pessoas com deficiência;*

***III- o desenvolvimento de campanhas junto aos motoristas parceiros para que adaptem seus carros para o transporte de pessoas com deficiência, demonstrando oportunidade de mercado e dos benefícios da efetivação da inclusão social.”***

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



[cidadaniadigital.in](http://cidadaniadigital.in)

icd@cidadaniadigital.in

Powered by  Wordable

**Category**

1. Conteúdo Restrito

**Date**

18/10/2024

**Date Created**  
09/01/2024