



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL  
DEPARTAMENTO DE CONSULTORIA

---

**PARECER n. 00010/2016/DEPCONSU/PGF/AGU**

**NUP: 50500.004813/2016-81**

**INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**

**ASSUNTOS: Alteração norma regulatória e retrocesso na implementação de direitos de pessoas com deficiência**

EMENTA: Direito Regulatório. Resolução ANTT nº 3.871/12. Condições de acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Análise de proposta de prorrogação de vigência de dispositivos regulatórios que disciplinam o transporte coletivo em regime de fretamento, em face de sistemática semelhante contida na Lei nº 13.146/15 – Estatuto da Pessoa com Deficiência. Alteração normativa que resulta em retrocesso na implementação de direitos previstos em legislações anteriores, ainda em vigor. Solução dada pela própria lei. Desnecessidade do uso de ação constitucional para saneamento da questão.

1. Precede ao Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/15) toda uma legislação de proteção à acessibilidade da pessoa com deficiência, inclusive quanto aos serviços de transporte coletivo sob regime de fretamento, a qual compõe-se, entre outros diplomas, das Leis nº 10.098/00 e 10.098/00, do Decreto nº 5.296/04, da Portaria Inmetro nº 260/07 e da Resolução ANTT nº 3.871/12, conjunto normativo que se mantém em vigor e busca disciplinar o disposto nos arts. 227, § 2º e 244, da Constituição Federal.

2. O prazo de vigência previsto no art. 125, IV, da Lei nº 13.146/15, que adia em 48 meses o cumprimento do quanto disposto em seus arts. 46 e 48, especificamente em relação ao regime de fretamento (conforme alcance dado pelo subsequente art. 49), tem efeitos prospectivos e dirige-se, portanto, apenas aos aludidos preceitos legais do diploma legal em que se encontra inserido o dispositivo.

3. Tendo a Lei nº 13.146/15 adotado, em seu art. 121, o princípio da vedação ao retrocesso na implementação de direitos das pessoas com deficiência, eventual extensão do prazo acima descrito em relação aos dispositivos que tratam do transporte sob o regime de fretamento previstos na Resolução ANTT nº 3.871/12 redundará em flagrante retrocesso e afronta ao referido preceito, além de ofensa ao disposto nas Leis nº 10.048/00 e 10.098/00 e nos arts. 227, § 2º e 244 da Constituição.

4. Conclusão pela injuridicidade e ilegalidade da alteração normativa pretendida pela Agência Reguladora e desnecessidade de apreciação sobre o uso de ação constitucional, ante a não configuração da inconstitucionalidade do disposto no art. 49 ou no art. 125, IV, da Lei nº 13.146/15.

Senhor Diretor do Departamento de Consultoria,

1. Cuida-se de consulta dirigida a este DEPCONSU/PGF pela Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – PF/ANTT, órgão de execução desta PGF, em face de questão reputada de alta relevância pela consulente, nos termos do inciso III do art. 1º da Portaria PGF nº 424/2013[1].

2. Em suma, expõe a PF/ANTT ter sido indagada pela Direção da Agência[2] acerca da legalidade de proposta de alteração de determinados dispositivos da Resolução ANTT nº 3.871/2012 (arts. 18, 19 e 21), normativo que trata das condições de acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

3. A necessidade de alteração, segundo informado, decorre do advento da Lei nº 13.146/15, de 06.07.2015, Estatuto da Pessoa com Deficiência, cuja vigência se iniciou em 03.01.2016, conforme disposto em seu art. 127 (180 dias após a publicação), diploma legal que, em seu Capítulo X (arts. 46 a 52), traz novas disposições acerca do direito ao transporte e à mobilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

4. No caso, as disposições normativas objeto de análise, reputadas como alcançadas pela nova lei referem-se à sobredita Resolução, editada pela ANTT no uso de seu poder normativo-regulatório [3], que se destina à regulação do transporte rodoviário de pessoas, inclusive no ponto em que trata das empresas de transporte que trabalham sob o **regime de fretamento**. O objetivo da Agência é que as modificações buscadas promovam a harmonização da Resolução com o novo diploma legal.

5. Para a melhor compreensão da proposta de harmonização, isto é, das modificações sugeridas à Resolução ANTT nº 3.871/12 e da questão ora trazida à análise, é necessário tecer uma breve explicação da sistemática trazida pelos artigos 46, 48, 49 e 125 da Lei nº 13.146/15. Vejamos.

6. Dentre as diversas disposições protetivas trazidas pela Lei nº 13.146/15, nota-se que seus artigos 46 e 48[4], entre outros, enunciam diretrizes e direitos destinados às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida quando em uso dos serviços de transporte coletivo, e geram as correspondentes obrigações para as empresas que o prestam. O propósito é o de maximizar a acessibilidade desses serviços, sem distinção entre os modais terrestre, aquaviário e aéreo do transporte de passageiros.

7. Por sua vez, o art. 49 da referida lei, traz comando específico dirigido às empresas de transporte que trabalham sob o **regime de fretamento**, estendendo a estas o cumprimento do previsto em seus arts. 46 e 48, *verbis*:

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.

8. Por fim, dispõe o art. 125 do mesmo Diploma legal que, para o cumprimento dos dispositivos acima pelas empresas de transporte de fretamento, deverá ser observado o prazo de 48 (quarenta e oito) meses, *verbis*:

Art. 125. Devem ser observados os prazos a seguir discriminados, a partir da entrada em vigor desta Lei, para o cumprimento dos seguintes dispositivos:

(...)

IV - art. 49, 48 (quarenta e oito) meses.

9. Como visto, em resumo, o art. 49 da Lei nº 13.146/15 estendeu às empresas de transporte de fretamento e de turismo as regras gerais de acessibilidade dispostas nos arts. 46 e 48. Por sua vez, o art. 125, IV, estabeleceu uma espécie de *vacatio legis* de 48 meses para a entrada em vigor do disposto no art. 49 do referido diploma legal, o que significa dizer, vigência somente a partir de 04 de janeiro de 2020.

10. Dito isso, mediante a leitura do texto da minuta de alteração normativa submetida à análise da PF/ANTT, verifica-se que o que se pretende, a título de harmonização, é alterar a redação do § 2º do art. 18 da Resolução nº 3.871/12 (a ensejar outras duas alterações replicantes) para que o cumprimento de seus

preceitos em relação ao regime de fretamento coincida com a prorrogação de vigência inserida no art. 125, IV, da Lei nº 13.146/15, *verbis*:

Redação vigente	Redação proposta
Art. 18 (...) § 1º (...) § 2º Até 2 (dois) de dezembro de 2014, as condições de acessibilidade para veículos utilizados exclusivamente para o serviço sob regime de fretamento, serão exigidos somente daqueles fabricados a partir de 2008. Após esta data, as condições de acessibilidade serão exigidas da totalidade da frota.	Art. 18 (...) § 1º § 2º As condições de acessibilidade para veículos utilizados exclusivamente para o serviço sob o regime de fretamento somente serão exigidas das transportadoras, na renovação de sua frota, a partir de 6 de janeiro de 2020 [sic], nos termos do art. 49 e do art. 125, inciso IV, da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.

11. A conclusão acima resulta também da justificativa de mérito adotada pela Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - SUPAS/ANTT, nos seguintes termos, *verbis*:

(...) 12. Assim, as exigências de acessibilidade para os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob o regime de fretamento, estabelecido na Resolução nº 3.871/2012, especificamente nos arts. 2º a 4º, 12 a 19 e 21, somente poderão voltar a ser exigidas pela ANTT a partir de 4/1/2020 [sic] e, conforme consta do art. 49 da Lei nº 13.146/2015, apenas quando da renovação da frota empregada nesses serviços. Assim, faz-se necessário promover alteração na Resolução nº 3.871/2012, estabelecendo-se novo prazo para atendimento aos procedimentos e às condições de acessibilidade em veículos empregados em serviços de fretamento, conforme minuta de resolução anexa.” (grifos acrescidos)

12. Trazida a questão à análise da ora consulente, a PF/ANTT, esta por meio da Nota nº 1643/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, entendeu pela legalidade das alterações pretendidas pela Direção da Agência, sob o entendimento de que a Lei nº 13.146/15 buscou conferir benesse às empresas de transporte rodoviário de fretamento e de turismo, em face do disposto no supra transcrito art. 125, IV da Lei nº 13.146/15.

13. Em suma, segundo a conclusão da PF/ANTT, as empresas de transporte rodoviário em regime de fretamento apenas estariam obrigadas a disponibilizar veículos adaptados à acessibilidade de passageiros portadores de deficiência quando renovarem suas frotas, 48 (quarenta e oito) meses depois do início da vigência da lei. Com isso, e segundo suas próprias palavras, “*todas as disposições em contrário encontrar-se-iam revogadas*”, razão pela qual a postergação da vigência da Resolução, nos moldes propostos, não encontraria óbices.

14. No entanto, apesar da conclusão acima, a PF/ANTT deixou registrado o entendimento de que a Lei nº 13.146/15 [frise-se: a par da consecução da alteração acima] incorreu em **retrocessos** do ponto de vista da afirmação e da implementação de direitos fundamentais, o que levaria à dúvida quanto à constitucionalidade do art. 49 [sic] do referido diploma legal frente ao disposto nos arts. 227, § 2º e 244[5], da Constituição Federal.

15. Desse modo, considerou que, embora não caiba à ANTT exercer controle de constitucionalidade, mas cumprir a lei diante de sua presunção de legalidade, faz-se necessário proceder com cautela, pois “*a retirada da garantia de acessibilidade dos veículos de transporte coletivo utilizados por empresas de fretamento e de turismo certamente trará grande repercussão negativa aos portadores de deficiência*”.

16. Em razão da ressalva acima, e diante da relevância da questão, entendeu a unidade consulente que, previamente à restituição dos autos à Direção da ANTT, o tema deveria ser submetido ao exame deste DEPCONSU, com a sugestão de que “*provoque o Gabinete do Advogado-Geral da União, para que avalie o cabimento e a oportunidade de se valer dos mecanismos cabíveis de controle de constitucionalidade do art. 49*”.

17. No presente momento, o feito é remetido virtualmente à Procuradoria-Geral Federal para análise e distribuído a este Departamento de Consultoria. Os autos contam atualmente com 02 documentos enumerados e acessíveis (conforme acesso ao sistema Sapiens), encerrando-se no Despacho nº 12/2016/DEPCONSU/PGF/AGU, excluído este parecer.

18. É o relatório dos principais eventos. Passa-se à análise do feito.

19. De pronto, assinala-se inteira anuência com a relevância atribuída à questão ora trazida à apreciação deste DEPCONSU. A análise de eventual retrocesso na implementação de direitos fundamentais e o possível descompasso com o disposto nos arts. 227, § 2º e 244, da Constituição é matéria de inegável relevo, a merecer a devida reflexão e a adoção das medidas cabíveis ao seu saneamento, a fim de se evitar antinomias em nosso ordenamento jurídico.

20. Em relação à matéria objeto de análise, observa-se que esta se insere na confluência entre duas importantes legislações. São elas a Lei nº 10.233, de 2001, que cria a ANTT e seu arcabouço regulatório, na qualidade de Agência Reguladora Nacional de Transportes Terrestres e a Lei nº 13.146/2015, Estatuto da Pessoa com Deficiência, resultado da consolidação da proteção legal da acessibilidade em nosso país, corolário da adoção, pelo Brasil, da Convenção Internacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CDPD, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 186, de 2008 e promulgada pelo Decreto nº 6.949, de 2009[6].

21. Sem dúvida, a questão necessita ser apreciada não apenas em face do conjunto normativo em que se encontra inserido o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/15) e os efeitos que este diploma legal produz em relação à Resolução ANTT nº 3.871/12, mas também frente ao feixe normativo que abarca a área de atuação dessa Agência Reguladora, tudo visto sob o prisma dos dispositivos constitucionais que orientam a matéria.

22. Pela oportunidade, embora tenha prevalecido no âmbito da PF/ANTT o entendimento da Nota nº 1643/2016/PF-ANTT/PGF/AGU (já informado, itens 11 e 12, retro), é importante referir que se chegou a cogitar, naquele âmbito de atuação [em sede de análise primária], pela impossibilidade jurídica da alteração normativa pretendida pela Agência. Sem dúvida, a tese inicialmente ventilada nos auxilia a compreender um pouco melhor a preocupação trazida pela consulente quanto à prevenção da ocorrência de retrocesso na implementação de direitos fundamentais.

23. Na ocasião, mediante o Parecer nº 131/2016/PF-ANTT/PGF/AGU (parcialmente aprovado), sustentou-se que, em face da preexistência das Leis nº 10.048 e 10.098, ambas de 2000, não revogadas expressamente pela nova lei, as quais já determinavam a observância de certos requisitos de acessibilidade a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, somente seria possível se entender que o prazo estabelecido no art. 49 da Lei nº 13.146/15 dirigia-se ao momento da renovação das frotas das transportadoras de fretamento e turismo, não dispensando as atuais prestadoras de observarem, quanto aos veículos já cadastrados, os diplomas legais pretéritos. No entanto, como já visto, referida percepção não foi adotada na manifestação prevalecente no âmbito da consulente.

24. Resta, então, delimitada a presente apreciação à análise da ocorrência de retrocesso na implementação de direitos fundamentais no âmbito do transporte coletivo sob o **regime de fretamento** frente ao disposto nos arts. 227, § 2º e 244 da Constituição, nas Leis nº 10.048/01 e 10.098/01 e normas regulatórias existentes, entre elas a própria Resolução ANTT nº 3.871/12, vis a vis com a proposta de se estender a este último normativo o prazo de vigência fixado no art. 49, IV da Lei nº 13.146/15.

25. Destarte, cumpre perquirir acerca do arcabouço legal-regulatório de proteção da acessibilidade nos transportes coletivos que precede ao Estatuto da Pessoa com Deficiência e, diante desse cenário, visualizar de que modo restaria configurado o retrocesso apontado pela PF/ANTT. Bem assim, importa verificar, ainda, se o saneamento da questão se daria pela apreciação da legislação aplicável à matéria, isto é, pela via interpretativa, ou se, de outro modo, esse intuito teria que ser buscado pela via do controle de constitucionalidade, como formulado pela consulente. Vejamos.

26. Pois bem, mediante a leitura da Lei nº 13.146/15, é possível notar que o novel diploma fez referência expressa à legislação antecedente, qual seja, às Leis nº 10.048/00 e nº 10.098/00, que já tratavam dos requisitos de acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Merece destaque o fato de que essa referência legal reafirma a aplicabilidade dos preceitos da legislação anterior e promove a atualização de seus termos, mediante a atribuição de nova redação a alguns de seus dispositivos. É o que se nota do quanto disposto nos artigos 111, 112 e 120 do novel Estatuto, *verbis*:

Art. 111. O art. 1º da Lei no 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º As pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.” (NR)

Art. 112. A Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

(...)

Art. 120. Cabe aos órgãos competentes, em cada esfera de governo, a elaboração de relatórios circunstanciados sobre o cumprimento dos prazos estabelecidos por força das Leis no 10.048, de 8 de novembro de 2000, e no 10.098, de 19 de dezembro de 2000, bem como o seu encaminhamento ao Ministério Público e aos órgãos de regulação para adoção das providências cabíveis.

Parágrafo único. Os relatórios a que se refere o caput deste artigo deverão ser apresentados no prazo de 1 (um) ano a contar da entrada em vigor desta Lei.

27. De fato, conforme já sinalizado pela própria PF/ANTT, as Leis nº 10.048 e nº 10.098, ambas de 2001, já haviam iniciado a regulamentação dos arts. 227, § 2º e 244 da Constituição no tocante à acessibilidade de pessoas com deficiência em veículos de transporte coletivo, prevendo, entre outros direitos, **o atendimento prioritário, a reserva de assentos identificados, a obrigatoriedade de que veículos sejam produzidos ou adaptados em termos de acessibilidade**, etc. A esse respeito, confira-se o texto desses preceitos constitucionais e legais, *verbis*:

Constituição Federal:

Art. 227. (...)

§ 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º. (grifos acrescidos)

Lei nº 10.048/00 (dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica):

Art. 1º As pessoas portadoras de deficiência física, os idosos com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas

portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência. (grifos acrescidos)

Lei nº 10.098/00 (estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida):

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

(...)

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas. (grifos acrescidos)

28. Na realidade, o que se nota é que as Leis nº 10.048/00 e 10.098/00 não apenas procedem à regulamentação dos arts. 227, § 2º e 244 da Constituição (normas de conteúdo sabidamente programático e, portanto, carente de regulamentação infraconstitucional), mas dão início à construção de um **bloco normativo de proteção da acessibilidade**. Isso porque a materialização dessa legislação depende, necessariamente, de complementação infralegal executiva, inclusive regulatória, baseada em parâmetros técnicos, conforme decorre da literalidade e características próprias desses diplomas legais. A propósito desse tema, importante citar a lição de Eduardo de Paula Machado, *in* "Acessibilidade nos transportes coletivos"[X]

*"(...) Finalmente, no ano de 2000, duas leis passaram a dar uma maior concretude à Política Nacional.*

*A primeira delas, a Lei 10.048/00, relativa ao atendimento prioritário às pessoas com deficiência, previu, em seu art. 5º, o prazo de doze meses para o início da produção de veículos de transporte coletivo que facilitassem o acesso a seu interior. Já seu § 2º, fixou o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação da lei, para veículos em circulação adequarem-se às normas de acessibilidade.*

*Houve, pois, dois significativos avanços no campo da acessibilidade dos transportes coletivos. Um no sentido de fixar prazos para cumprimento de normas técnicas, as quais ainda iriam regulamentar a Lei nº 10.048/00; outro, com o reconhecimento de duas situações distintas: a fabricação de veículos acessíveis e a adaptação da frota já existente.*

*A segunda lei que acima mencionamos é a de nº 10.098/00, a qual, de maneira específica, rege a questão da acessibilidade das pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.*

*Trata-se, sem dúvida, de legislação avançada, sendo seu primeiro grande mérito a adoção de conceitos gerais para fins de acessibilidade. Esta, somente será atingida quando houver segurança e autonomia para o uso de serviços e espaços urbanos (art. 2º, inciso I). (...)* (grifos acrescidos)

29. No tocante à Lei nº 10.048/00, percebe-se que esta destina-se, em certa medida, à proteção da acessibilidade no âmbito de serviços públicos, entre eles o transporte público coletivo rodoviário e urbano (cujo estágio de evolução em termos de acessibilidade já é percebido pela maior parte da população que dele faz uso), como de fato o faz em seu art. 3º e, com isso, exige complementação infralegal, ao mesmo tempo em que, situa-se **em parte** à margem do segmento ora em análise, o regime de fretamento, que não é serviço público.

30. Por sua vez, quanto à Lei nº 10.098/00 atenta-se que esta se referiu genericamente

aos “meios de transporte” e ao “transporte coletivo”, prescrevendo diretrizes para a “promoção da acessibilidade”, além de remeter ao cumprimento de requisitos estabelecidos em “normas técnicas específicas” (art. 16). Nesses moldes, sobretudo diante desse último diploma, verifica-se que estamos diante de típicas **normas-quadro**, as quais, segundo Rivero (*apud* Pagotto, Leopoldo Ubiratan Carreiro, *in* “Fundamento Constitucional da Atividade Normativa das Autarquias no Direito Brasileiro” [8]), limitam os princípios gerais de uma determinada matéria, ou seja, traçam o quadro básico, para em seguida serem complementadas, conforme o caso, por decreto executivo ou outro ato normativo regulatório.

31. Dito isso, impende referir que, em cumprimento ao previsto na Lei nº 10.098/00, e para a garantia de sua fiel execução (art. 84, IV, da CF), foram editadas normas executivas e técnicas complementares aos seus termos, absolutamente necessárias ao disciplinamento pleno da acessibilidade. Para tanto, previu o Decreto nº 5.296, de 2004[9], a necessidade de edição prévia das normas técnicas para o detalhamento dos requisitos de acessibilidade, atribuindo ao Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO a competência para essa fixação, inclusive mediante a utilização de Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

32. Em observância ao disposto no Decreto nº 5.296/04, o INMETRO editou a Portaria Inmetro n.º 260, de 12 de julho de 2007, por meio da qual aprovou o Regulamento Técnico da Qualidade para Inspeção da Adequação de Acessibilidade em Veículos de Características Urbanas para o Transporte Coletivo de Passageiros (norma de caráter central quanto ao tratamento do tema e que sofreu uma série de alterações e complementação por outras Portarias), efetuando expressa referência a normas técnicas da ABNT, como a NBR nº 14022:2009..

33. Posteriormente, foram editados, entre outros, os Decretos nº 5.904, de 2006 (regulamento da Lei nº 11.126/05, que trata do direito do deficiente visual ao acompanhamento por cão-guia) e o já destacado Decreto nº 6.949/09, que promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos dos Portadores de Deficiência, sobrevivendo, enfim, como norma emanada do órgão regulador dos transportes terrestres, a multicitada Resolução nº 3.871/12, da ANTT, ora objeto de análise.

34. Com efeito, em meio a toda essa regulamentação infralegal do tema, justamente por meio da Resolução nº 3.871, de 1/8/12, da ANTT é que se estabeleceram preceitos e procedimentos de natureza regulatória a serem observados para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, sendo importante frisar que aqui também está inserida a extensão dessas normas ao transporte coletivo realizado sob o **regime de fretamento**, *verbis*:

Resolução ANTT nº 3.871/12:

(...)

Art. 21º. Os veículos que prestarem serviço sob regime de fretamento, quando transportarem pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, deverão dispor de cadeira de transbordo, sem prejuízo de outras alternativas previstas no art. 5º desta Resolução.

Parágrafo único. Aplica-se aos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros realizados em regime de fretamento o disposto nos arts. 2º; 3º; 4º; 12 a 19 desta Resolução. (grifos acrescidos)

35. Sobre essa normatividade, é importante salientar que, na esteira da regulamentação acima explanada, a Resolução nº 3.871/12 foi editada tendo por base exatamente as Leis nº 10.048/00 e nº 10.098/00, além da Lei nº 12.233/10, que dispôs sobre o marco regulatório dos transportes aquaviários e terrestres. Este último diploma legal autoriza a edição de normas [devidamente escoradas por preceitos legais elementares previstos naquelas legislações] que enunciam parâmetros de acessibilidade dirigidos transporte coletivo, inclusive sob o regime de fretamento. Calha citá-las novamente, *verbis*:

Lei nº 10.048/00:

(...)

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das

peças portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das peças portadoras de deficiência. (grifos acrescentados)

Lei nº 10.098/00:

(...)

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas. (grifos acrescentados)

Lei nº 12.233/10:

(...)

Art. 20. São objetivos das Agências acionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

(...)

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de peças e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

(...)

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

(...)

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

(...)

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

(...)

II – autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento; (grifos acrescentados)

36. Em breve síntese, afora os decretos executivos e as normas técnicas da ABNT e INMETRO, acima elencados, a Resolução ANTT nº 3.871/12 constitui um dos últimos instrumentos normativos a integrar o conjunto protetivo de acessibilidade das peças com deficiência ou com mobilidade reduzida. Com a sua edição, buscou-se prever parâmetros e procedimentos de consecução da vontade legal emanada das Leis nº 10.048/00 e nº 10.098/000, como por exemplo: (I) o direito ao tratamento prioritário com segurança e autonomia total ou assistida, inclusive com os recursos materiais, e pessoal qualificado para prestar atendimento prioritário; (II) a adequação de todos os sistemas de informações destinados ao atendimento de peças com deficiência, inclusive auditiva ou visual, de modo a lhes garantindo condições efetivas de acessibilidade; (III) a igualdade de tratamento, mediante a vedação à cobrança de valores, tarifas ou acréscimos vinculados ao cumprimento da Resolução, entre outros.

37. Assim sendo, diante desse panorama legal-regulatório, e como visualizado pela própria PF/ANTT, de fato, **é possível afirmar que já existia, previamente ao advento da Lei nº 13.146/15, todo um arcabouço legal de disciplinamento dos arts. 227, § 2º e 244 da Constituição, ainda vigente, consistente em um bloco normativo formado de preceitos legais (normas-quadro) e executivos, acrescentados de parâmetros regulatórios de proteção à acessibilidade no transporte de peças com deficiência ou com mobilidade reduzida, inclusive sob o regime de fretamento.**



38. De seu turno, quanto à Lei nº 13.146, de 2015, no trecho em que cuida da acessibilidade nos transportes, verifica-se que esse diploma legal buscou o aperfeiçoamento a proteção à pessoa com deficiência em relação à legislação anterior, ao prever, por exemplo: (I) a ampliação do conceito de igualdade de oportunidades entre portadores e não portadores de deficiência, a ensejar a eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao respectivo acesso (art. 46, **caput**); (II) a ampliação do alcance de acessibilidade relativamente aos serviços de transporte coletivo (a compreender também terminais, estações, pontos de parada, sistema viário e a própria prestação do serviço em si - art. 46, §1º); e (III) a taxatividade quanto ao uso do símbolo de acessibilidade somente após certificação pelo órgão competente (arts. 46 e 48, §3º).

39. Porém, em que pese a intenção de se constituir instrumento de vanguarda, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, infelizmente, não se desincumbiu de afastar a atecnia que assola a produção legislativa nacional, ao menos em relação ao capítulo que trata da acessibilidade nos transportes. De certa forma, por uma simples leitura, observa-se que o rol de artigos que compõem o Capítulo X (Do Direito ao transporte e à mobilidade) não é organizado de modo orgânico ou em ordem de relevância de preceitos. Na realidade, carrega impropriedades, pois ora não inova em relação ao que já onstava da legislação anterior, como por exemplo, quando faz referência ao direito ao tratamento prioritário e a necessidade do cumprimento de normas de acessibilidade no embarque e desembarque, de acordo com normas técnicas (art. 48, § 2º), ora se mostra repetitivo, aparentemente, sem justificativa, quando confere texto idêntico a parágrafos em artigos diferentes, caso do § 3º de cada um dos arts. 46 e 48.

40. Contudo, a par das inadequações acima, merece destaque, como já dito, o fato de o novel Estatuto ter buscado, tanto quanto possível, aperfeiçoar a legislação anterior de proteção às pessoas com deficiência. Sobre isso, **a maior realização trazida pela Lei nº 13.146/15 e que merece absoluto destaque, é a adoção, de forma expressa, de cláusula de proibição ao retrocesso no tratamento dos direitos já assegurados anteriormente à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida** (principal mote da consulta trazida pela PF/ANTT). Esse feito consta do artigo 121 desse diploma, *verbis*:

**Art. 121. Os direitos, os prazos e as obrigações previstos nesta Lei não excluem os já estabelecidos em outras legislações, inclusive em pactos, tratados, convenções e declarações internacionais aprovados e promulgados pelo Congresso Nacional, e devem ser aplicados em conformidade com as demais normas internas e acordos internacionais vinculantes sobre a matéria.**

Parágrafo único. **Prevalecerá a norma mais benéfica à pessoa com deficiência.** (grifos acrescidos)

41. Interessante notar que a referida norma reproduziu, em certa medida, a lógica de proibição ao retrocesso inspirada em norma congênere, prevista no item 4 do artigo 4º da Convenção Internacional sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência - CDPD, conforme se nota do disposto no Decreto Legislativo nº 186, de 2008, que a aprova no âmbito interno brasileiro com *status* de emenda constitucional (art. 5º, § 3º, CF) e prevê:

4. Nenhum dispositivo da presente Convenção afetará quaisquer disposições mais propícias à realização dos direitos das pessoas com deficiência, as quais possam estar contidas na legislação do Estado Parte ou no direito internacional em vigor para esse Estado. Não haverá nenhuma restrição ou derrogação de qualquer dos direitos humanos e liberdades fundamentais reconhecidos ou vigentes em qualquer Estado Parte da presente Convenção, em conformidade com leis, convenções, regulamentos ou costumes, sob a alegação de que a presente Convenção não reconhece tais direitos e liberdades ou que os reconhece em menor grau.

42. Em consulta aos antecedentes da Lei nº 13.146/15, mediante pesquisa à rede mundial de computadores, no portal da Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República SDH/PR - <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/> -, encontramos Relatório que pode ser considerado uma espécie de “Exposição de Motivos” do texto legislativo que veio a se tornar o texto hoje constante do Estatuto da Pessoa com Deficiência, e que explica essa semelhança.

43. Trata-se, na realidade, de Relatório e Minuta de Substitutivo resultantes de Grupo de

Trabalho formado por membros do Poder Executivo, do Poder Legislativo e do Ministério Público Federais, juristas e acadêmicos, entre outros especialistas, coordenado pela SDH/PR (Portaria SDH/PR nº 616/2012), os quais, conforme consta do Parecer da Relatora do PLS nº 7.699/2006 (propositura legislativa da qual resultou o Estatuto), expõe a inspiração direta na CDPD e subsequente adoção de seu texto na Câmara dos Deputados[10]. Vale reproduzir os seguintes trechos do citado Relatório, *verbis*:

(...)

#### 1. CONSIDERAÇÕES GERAIS.

Um dos vetores que conduziu os trabalhos do GT foi a adaptação da norma em construção com o advento da Convenção Sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, da ONU e seu Protocolo Facultativo (CDPD). Isso exigiu uma verificação e ajuste de caráter material e, ao mesmo tempo, outro de caráter formal. Como a Convenção foi aprovada na forma do parágrafo terceiro, do artigo quinto da Constituição da República Federativa do Brasil, tem categoria equivalente à emenda constitucional. Desta forma, está hierarquicamente ao lado das normas constitucionais. Por possuir natureza de direitos individuais, a CDPD ocupa a categoria de vedação material, como determina o parágrafo quarto, do artigo 60, da Constituição da República Federativa do Brasil, sendo certo que sua integração ao ordenamento jurídico pátrio implica em que, qualquer projeto de lei ordinária – como é o caso do projeto de lei do Estatuto da Pessoa com Deficiência - deveria se adaptar aos conceitos e diretivas da Convenção. Alguns cuidados, portanto, foram necessários para se adaptar os projetos de lei à CDPD.

A primeira preocupação foi a de evitar qualquer tipo de retrocesso em termos de direitos adquiridos e reconhecimento legal. O novo conceito de pessoa com deficiência traz particularidades que poderiam, em determinado momento, retirar tal condição de um indivíduo, que já tinha sido enquadrado pela normativa anterior. Nesse sentido, o GT procurou implementar a nova aplicação do conceito, preservando, no que foi possível, reconhecimentos já existentes. O respeito às questões de competência legislativa, constante do artigo 61 da Constituição Federal, foi permanentemente observado, procurando evitar, de qualquer forma, matérias reservadas à iniciativa do Poder Executivo.

(...)

#### 4. ACESSIBILIDADE

O quesito “Acessibilidade” foi tratado à luz do artigo 9º da CDPD e com base no que já dispõe o Decreto nº 5.296/2004, incorporado à proposta. No entanto, como o objetivo do Estatuto não é revogar o Decreto nº 5.296/2004, alguns artigos não foram transpostos para o projeto, por se tratarem de matérias específicas de regulamentação e detalhes que não são passíveis de inclusão em lei. Dessa forma, todos os prazos ficam ratificados.(...)” (grifos acrescidos)

44. Merece relevo, ainda, o fato, corroborado pelo referido GT, de que a lei buscou preservar não apenas a norma enquanto lei em sentido formal, mas também a norma como lei em sentido material, inclusive com expressa ressalva para o espaço de atuação regulamentar e regulatório. Não por outra razão consta do texto do **caput** do art. 121 menção expressa feita à não exclusão de direitos, prazos e obrigações previstos em “*outras legislações, inclusive em pactos, tratados, convenções e declarações internacionais aprovados e promulgados pelo Congresso Nacional*”, com a ressalva final de que os novos dispositivos devem “*ser aplicadas em conformidade com as demais normas internas e acordos internacionais vinculantes sobre a matéria*”.

45. Não se pode deixar de aludir ao fecho do parágrafo único do art. 121 da Lei nº 13.146/15, que, como corolário à adoção, em seu **caput**, do princípio da proibição ao retrocesso aos direitos assegurados aos portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, enuncia o seguinte arremate: “prevalecerá a norma mais benéfica à pessoa com deficiência.”

46. Assim, diante do contexto legal-regulatório acima, em que se percebem não apenas avanços na edição do Estatuto da Pessoa com Deficiência, mas também dificuldades interpretativas (a atecnia do legislador ao repetir em parte a proteção de direitos já disciplinada anteriormente - cf. item 39, retro, etc.), ao

que nos parece, a solução para a questão trazida pela PF/ANTT restou contemplada no comando legal acima explicitado - art. 121 da Lei nº 13.146/15, que incorpora textualmente o princípio da vedação ao retrocesso na implementação de direitos das pessoas com deficiência. Essa constatação é reforçada ainda pela interpretação autêntica realizada no âmbito do Grupo de Trabalho destacado mais acima (item 43), no sentido de se evitar qualquer tipo de retrocesso em termos de direitos adquiridos e reconhecimento legal.

47. Acerca da relevância desse tipo de proteção jurídica, qual seja, que se contrapõe ao retrocesso no tratamento de direitos fundamentais e sua respectiva conexão com a realização de direitos constitucionais, calha citar a doutrina lusitana de Joaquim José Gomes Canotilho [11], que define o princípio da proibição de retrocesso social como:

**“O núcleo essencial dos direitos sociais já realizado e efetivado através de medidas legislativas deve considerar-se constitucionalmente garantido, sendo inconstitucionais quaisquer medidas estaduais que, sem a criação de outros esquemas alternativos ou compensatórios, se traduzam na prática numa ‘anulação’ ou ‘aniquilação’ pura e simples desse núcleo essencial. A liberdade do legislador tem como limite o núcleo essencial já realizado.”** (grifos acrescidos)

48. Em primoroso trabalho acerca do tema, *in* “A fundamentalidade dos direitos sociais e o princípio da proibição do retrocesso” (Inclusão Social, Brasília, v. 2. N. 1. P. 118-124, out. 2006/mar. 2007), Dayse Coelho de Almeida discorre sobre o princípio em questão como importantíssimo marco jurídico-político brasileiro, ao afirmar que:

**“O direito à proibição de retrocesso social consiste em importante conquista civilizatória. O conteúdo impeditivo deste princípio torna possível brechar planos políticos que enfraqueçam os direitos fundamentais. Funciona até mesmo como forma de mensuração para o controle de constitucionalidade em abstrato, favorecendo e fortalecendo o arcabouço de assistência social do Estado e as organizações envolvidas nesse processo.”** (grifos acrescidos)

49. Lado a lado com a adoção do princípio da vedação ao retrocesso, é importante mencionar, ainda, a título de reforço, que, da mesma forma que na Lei nº 13.146/15, a Resolução nº 3.871/12, ao baixar regulação contendo o detalhamento e a parametrização das regras de acessibilidade, houve por bem conceder, especificamente em relação ao regime de fretamento, de modo a possibilitar a adaptação dos destinatários das novas normas, prazo para início de sua vigência somente após 2.2.2014 (cerca de um ano e meio) após a publicação dessa norma. Isso significa, ainda, que para esse segmento, referido normativo encontra-se vigente há quase 1 ano e meio antes da edição do Estatuto da Pessoa com Deficiência e quase 2 anos antes de sua vigência efetiva.

50. Destarte, diante do panorama jurídico-normativo acima exposto, mediante a interpretação sistemática e finalística da Lei nº 13.146/15, e tendo em vista que os novos preceitos protetivos por ela trazidos não infirmam os já previstos na legislação vigente [ao contrário, os reforçam, como demonstrado], resta evidente que esta a lei visou à preservação dos direitos já implementados e previu, para a hipótese de dúvida, a prevalência da norma mais favorável à pessoa com deficiência. Ao assim dispor, posicionou-se de modo harmônico com a orientação emanada da Convenção dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CDPD, a qual busca *“não afetar quaisquer disposições mais propícias à realização dos direitos das pessoas com deficiência, as quais possam estar contidas na legislação do Estado Parte”*.

51. Ante a literalidade do disposto no art. 121 da Lei nº 13.146/15, cujo intuito, como visto, é o de evitar a exclusão dos *“direitos já estabelecidos em outras legislações e tratados”*, que *“devem ser aplicados em conformidade com as demais normas internas e acordos internacionais vinculantes sobre a matéria”*, não há dúvidas de que a Resolução ANTT nº 3.871/12 inclui-se no objeto da vedação explícita ao retrocesso. Isto significa que não poderão ser suprimidos ou adiados os direitos e parâmetros regulatórios já assegurados às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida que utilizam os serviços de transporte sob o regime de fretamento.

52. Ora, se, como acima demonstrado, a legislação sobre a proteção da acessibilidade

já se encontra iniciada e **em implementação** por um conjunto disciplinador do conteúdo programático dos arts. 227, § 2º e 244 da Constituição, capitaneado pelas Leis nº 10.048 e 10.098/00 e complementado, entre outras normas, pelo Decreto nº 5.296/04, pela Portaria Inmetro nº 260, de 12 de julho de 2007 e pela Resolução nº 3.871/12 da ANTT, esse bloco normativo, por força do multicitado princípio da proibição ao retrocesso, deverá ser preservado, nos termos do art. 121 da Lei nº 13.146/15.

53. Além da injuridicidade e ilegalidade do retrocesso acima demonstrado, acresça-se que, do ponto vista lógico-jurídico, ou seja, de se possibilitar aos destinatários das normas em tela o tempo necessário para adaptação às novas regras, **forçoso é reconhecer que não haveria lógica em conceber novamente, tempo de adaptação à Resolução ANTT nº 3.871/12, por força do contido no art. 125, IV, da Lei nº 13.146/15, uma vez esse tempo e sua adaptação já ocorreram, a tempo e modo próprios, como consignado no item 49, retro.**

54. Em suma, evidencia-se que a **fixação de vigência prevista no art. 125, IV, da Lei nº 13.146/15, que adia em 48 meses o cumprimento do quanto disposto de seus arts. 46 e 48, conforme o alcance do art. 49, que os estende às empresas que efetuam o transporte sob o regime de fretamento, somente possui sentido se enxergada com efeitos prospectivos.**

55. Nesses termos, com conclusão, entende-se que **não se trata de aferir a inconstitucionalidade do quanto disposto no art. 125, IV, da Lei nº 13.146/15, já que este se aplica apenas em relação aos direitos e obrigações contidos nesse diploma legal, e que sejam efetivamente novos em relação à legislação em vigor objeto de preservação.**

56. Na realidade, **o que resta injurídico é a replicação do referido prazo de vigência para quaisquer normas legais ou infralegais já vigentes que tratem sobre a acessibilidade do transporte sob o regime de fretamento, o que implicaria na prorrogação da implementação do conjunto normativo em vigor e, por conseguinte, resultar no retrocesso na implementação dos direitos das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, os quais, repise-se, já se encontram em plena implementação, entre eles os direitos disciplinados pela Resolução nº 3.871/12, editada sob o pálio das Leis nº 10.048/00 e nº 10.098/00.**

57. Isto posto, forte nas razões retro (itens 19 a 56), **opina-se no sentido de que:**

a) A Lei nº 13.146/15 adotou expressamente o princípio da proibição do retrocesso na implementação de direitos das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme decorre da literalidade de seu art. 121, o que significa não afetar quaisquer disposições mais propícias à realização dos direitos das pessoas com deficiência, as quais possam estar contidas na legislação brasileira;

b) O entendimento de que a fixação de vigência prevista no art. 125, IV, desse mesmo diploma, que adia em 48 meses o cumprimento do quanto disposto de seus arts. 46 e 48 conforme o alcance do art. 49, deverá ser replicada na Resolução nº 3.871/12 em relação às empresas que efetuam o transporte sob o regime de fretamento implica em retrocesso na implementação dos direitos já disciplinados na mencionada Resolução, sob o pálio das Leis nº 10.048/01 e 10.098/01 e é gide dos arts. 227, § 2º e 244 da Constituição, bases dessa regulação;

c) O prazo de vigência descrito no art. 125, IV da Lei nº 13.146/15 destina-se tão-somente às alterações ou aperfeiçoamentos que constituírem verdadeiras inovações em relação à legislação anterior, não alcançando os preceitos que já iniciaram a regulamentação dos arts. 227, § 2º e 244 da Constituição em relação às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, entre eles os direitos disciplinados pela Resolução nº 3.871/12, editada sob o pálio das Leis nº 10.048/00 e 10.098/00.

d) A solução para que não ocorra o retrocesso na implementação de direitos das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, na realidade, implica no reconhecimento da injuridicidade e ilegalidade das alterações ora pretendidas pela Direção da ANTT em relação à Resolução nº 3.871/12, uma vez que a Lei nº 13.146/15 conferiu benesse às empresas de transporte rodoviário de fretamento e de turismo tão-somente nos termos do seu art. 125, IV; e

e) Ante o contido nos itens anteriores, resta afastada a inconstitucionalidade do disposto no art. 49 ou no art. 125, IV, da Lei nº 13.146/15, razão pela qual não é o caso de levar adiante a sugestão de apreciação do caso pelo Gabinete do Advogado-Geral da União.

58. Em decorrência dos entendimentos acima expostos, em se adotando este opinativo, revela-se desnecessário elevar o tema ao Gabinete do Advogado-Geral da União, sendo o caso de restituir a consulta à PF/ANTT, nos presentes termos, para as providências cabíveis em seu âmbito de atuação.

À consideração superior.

Brasília, 15 de abril de 2016.

**FELIPE DE ARAUJO LIMA**  
Procurador Federal

De acordo.

À consideração do Senhor Procurador-Geral Federal.

Brasília, de abril de 2016.

**ANTONIO CARLOS SOARES MARTINS**  
Diretor do Departamento de Consultoria

Aprovo. Encaminhe-se conforme proposto.

Brasília, de abril de 2016.

**RENATO RODRIGUES VIEIRA**  
Procurador-Geral Federal

---

[1] Art. 1º Os órgãos de execução da Procuradoria-Geral Federal poderão suscitar, por meio de suas chefias, consulta ao Departamento de Consultoria da Procuradoria-Geral Federal - DEPCONSU/PGF, desde que:

(...)

III - tenha por objeto questão de alta relevância.

[2] A questão foi levada à PF/ANTT por solicitação do Gabinete do Diretor-Geral da Agência após ter sido examinada pela Superintendência de Governança Regulatória – SUGE/ANTT e pela Superintendência de Serviços de Transportes de Passageiros – SUPAS/ANTT.

[3] A esse respeito, a Lei nº 10.233, de 2001, dispõe: *Art. 20. São objetivos das Agências acionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário: (...) II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a: a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias,*

*permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.*

[4] 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. 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.*

[5] Art. 227. (...)

§2º *A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.*

Art. 244. *A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.*

[6] Art. 1º *É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.*

Parágrafo único. *Esta Lei tem como base a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo no 186, de 9 de julho de 2008, em conformidade com o procedimento previsto no § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, em vigor para o Brasil, no plano jurídico externo, desde 31 de agosto de 2008, e promulgados pelo Decreto no 6.949, de 25 de agosto de 2009, data de início de sua vigência no plano interno.*

[7] Dick, Maria Evangelina do Amaral, (coordenadora). *Direito das Pessoas com Deficiência e dos Idosos*, 2013. Belo Horizonte, Ed. Del Rey, 1ª Ed., pp. 90-109.

[8] Di Pietro, Maria Sylvia Zanella (organizadora). *Direito Regulatório – Temas Polêmicos*, 2009. Belo Horizonte, Ed. Fórum, 2ª Ed., p. 281.

[9] Art. 38. *No prazo de até vinte e quatro meses a contar da data de edição das normas técnicas referidas no § 1º, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário para utilização no País serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.*

§ 1º *As normas técnicas para fabricação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo rodoviário, de forma a torná-los acessíveis, serão elaboradas pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, e estarão disponíveis no prazo de até doze meses a contar da data da publicação deste Decreto.*

(...)

§ 3º *A frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto.*

(...)

Art. 39. No prazo de até vinte e quatro meses a contar da data de implementação dos programas de avaliação de conformidade descritos no § 3º, as empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo rodoviário deverão garantir a acessibilidade da frota de veículos em circulação, inclusive de seus equipamentos.

§ 1º As normas técnicas para adaptação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo rodoviário em circulação, de forma a torná-los acessíveis, serão elaboradas pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, e estarão disponíveis no prazo de até doze meses a contar da data da publicação deste Decreto.

§ 2º Caberá ao Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, quando da elaboração das normas técnicas para a adaptação dos veículos, especificar dentre esses veículos que estão em operação quais serão adaptados, em função das restrições previstas no art. 98 da Lei nº 9.503, de 1997.

§ 3º As adaptações dos veículos em operação nos serviços de transporte coletivo rodoviário, bem como os procedimentos e equipamentos a serem utilizados nestas adaptações, estarão sujeitas a programas de avaliação de conformidade desenvolvidos e implementados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, a partir de orientações normativas elaboradas no âmbito da ABNT. (grifos acrescidos)

[10] Mediante consulta aos endereços eletrônicos do Senado e da Câmara dos Deputados, encontramos, em especial, o Parecer da Relatora designada na Câmara dos Deputados para manifestar-se sobre as emendas ao Projeto de Lei nº 7.966, de 2006, Deputada Mara Gabrili, a qual, asseverou: “(...) Em 04 de junho de 2013, a Ministra Maria do Rosário entregou ao Presidente da Câmara, Deputado Henrique Eduardo Alves, e ao Presidente do Senado, Senador Renan Calheiros, uma proposta de Substituto. Naquela ocasião, a Ministra salientou que a principal missão do Grupo de Trabalho foi promover a adequação do Projeto de Lei nº 7.699, de 2006, aos ditames da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, fazendo uso, para tanto, de todo o conhecimento produzido pelo Parlamento brasileiro. Em síntese, a proposta de Substitutivo apresentada é o produto da análise do texto do Projeto de Lei nº 7.699, de 2006; dos projetos de lei a ele apensados; das contribuições oferecidas nas Conferências Nacionais dos Direitos das Pessoas com Deficiência; dos relatórios de encontros regionais promovidos para discussão da matéria. (...) Com efeito, a proposta de Substitutivo do Grupo de Trabalho, que constitui a base do texto que ora apresentamos ao Plenário, foi amplamente discutida por diversos segmentos da sociedade civil. (...)”

[11] Canotilho, Joaquim José Gomes. Constitucional e Teoria da Constituição. 1998 e 2001. Coimbra, 3ª Ed. p. 321 e 81.

---

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50500004813201681 e da chave de acesso 1e2322c6

---

Documento assinado eletronicamente por FELIPE DE ARAUJO LIMA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 7047594 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): FELIPE DE ARAUJO LIMA. Data e Hora: 02-05-2016 17:55. Número de Série: 7726919951258472646. Emissor: AC CAIXA PF v2.

---

Documento assinado eletronicamente por ANTONIO CARLOS SOARES MARTINS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 7047594 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ANTONIO CARLOS SOARES MARTINS. Data e Hora: 02-05-2016 17:54. Número de Série: 3796960105636004972. Emissor: AC CAIXA PF v2.

---

Documento assinado eletronicamente por RENATO RODRIGUES VIEIRA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 7047594 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): RENATO RODRIGUES

