

**PARECER TÉCNICO AMOS/GAB/BHTRANS n.º 003/2022**  
**DE 19 DE SETEMBRO DE 2022**

**ASSUNTO:** análise para sanção/veto da proposição de lei que “Institui a Lei Municipal de Inclusão da Pessoa com Deficiência e da Pessoa com Mobilidade Reduzida”.

**REFERÊNCIA:** Proposição de Lei n.º 81/2022.

A elaboração do presente parecer técnico atende a uma solicitação da Chefia de Gabinete da BHTrans formalizada por e-mail em 13/09/2022 para análise da Proposição de Lei n.º 81/2022. A exiguidade de tempo para análise permite que aqui sejam apresentados, tão somente, os trechos da proposição que, salvo melhor juízo, precisam ser vetados pelo prefeito de Belo Horizonte, devidamente acompanhados de justificativas.

Não discorremos nesse parecer, portanto, sobre os problemas de ordem conceitual que tem o texto aprovado pela Câmara Municipal de Belo Horizonte (CMBH). Igualmente, não discorremos sobre seus avanços.

**Trechos que precisam ser vetados (com justificativas)**

**1) inciso V do art. 2º**

Esse inciso apresenta uma definição de “adaptações razoáveis” diferente da contida no inciso VI do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015, conhecida como Lei Brasileira de Inclusão (LBI). Ora, uma legislação municipal poderia, quando muito, tornar o conceito da legislação federal mais rigoroso, mas não é o que ocorre. A existência de duas definições distintas (uma municipal e uma federal) para “adaptações razoáveis”, aparentemente não divergentes, mas diferentes, é uma temeridade. Isso em nada ajudará os órgãos de fiscalização e controle na busca pelo desenho universal como regra de caráter geral, que é uma das exigências centrais da LBI.

É nosso entendimento que é necessária a exclusão do inciso V do art. 2º da Proposição de Lei n.º 81/2022, por meio de veto do prefeito, o que em nada comprometerá os avanços da lei a ser promulgada, pois a definição de “adaptações razoáveis” expressa na LBI permanecerá válida.



## **2) §2º e §3º do art. 36**

Esses dois parágrafos buscam estabelecer condições para uso das “adaptações razoáveis”, que é assunto de alta complexidade. A LBI já estabelece, no §2º do art. 55, que “Nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável”. Ora, incluir em uma lei municipal novas condições para adoção do desenho universal, inclusive determinando a obrigatoriedade de elaboração de uma “norma complementar para sua aprovação”, em nada ajudará os órgãos de fiscalização e controle na busca de garantir os direitos expressos na LBI.

É nosso entendimento que é necessária a exclusão dos §2º e §3º do art. 36 da Proposição de Lei n.º 81/2022, por meio de veto do prefeito, o que em nada comprometerá os avanços da lei a ser promulgada.

## **3) §1º e §2º do art. 44**

Esse artigo, com seus dois parágrafos, busca estabelecer condições para implantação de dispositivos de sinal sonoro nos semáforos do município. Para tanto, no caput do artigo determina duas condições prejudiciais aos direitos das pessoas com deficiência visual: “se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem”. Os textos dos §1º e §2º são retóricos e dispensáveis. Ora, tornando-se parte de uma lei municipal, o art. 44 e seus dois parágrafos apenas dificultarão o órgão responsável pela gestão do trânsito a selecionar, ouvidas as entidades representativas das pessoas com deficiência visual, os locais que receberão os equipamentos. Vale ressaltar que o art. 44 e seus parágrafos contrariam o disposto na Resolução n.º 001/2021 do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH), publicada no Diário Oficial do Município (DOM) de 30/07/2021. Essa resolução foi aprovada por unanimidade dos conselheiros na sua 288ª plenária realizada em 14/06/2021.

É nosso entendimento que a exclusão do art. 44 e seus dois parágrafos devem ser excluídos da Proposição de Lei n.º 81/2022, por meio de veto do prefeito, para sanar uma ilegalidade.

#### **4) parágrafo único do art. 50**

Esse parágrafo pretende estabelecer que uma quantidade mínima de mesas acessíveis em parques, praças e locais turísticos seja considerada uma adaptação razoável em detrimento da exigência do desenho universal. Ora, essa é uma interpretação equivocada do conceito de adaptação razoável estabelecido na LBI, contrariando sua essência, diminuindo o alcance de direitos e abrindo um perigoso precedente.

É nosso entendimento que a exclusão do parágrafo único do art. 50 da Proposição de Lei n.º 81/2022, por meio de veto do prefeito, é necessária para sanar uma ilegalidade.

#### **5) parágrafo único do art. 63**

Esse parágrafo pretende vincular a dispensa do desenho universal, para uso de “adaptações razoáveis”, no caso de “necessidade de modificações expressivas” nas edificações públicas e nas edificações privadas de uso coletivo. Ora, trata-se de um texto vazio que em nada ajudará os órgãos de fiscalização e controle na busca pelo desenho universal como regra de caráter geral.

É nosso entendimento que é necessária a exclusão do parágrafo único do art. 63 da Proposição de Lei n.º 81/2022, por meio de veto do prefeito, o que em nada comprometerá os avanços da lei a ser promulgada.

#### **6) §5º do art. 66**

Esse parágrafo pretende estender, a todas as pessoas com deficiência, “independentemente do tipo ou grau de deficiência”, o direito ao uso de vagas de estacionamento reservado localizadas “em edificações públicas ou em edificações privadas de uso coletivo”. Ora, a LBI transformou essas vagas de estacionamento reservado (em *shopping centers*, por exemplo) em parte do sistema de vagas terrestres do município, submetidas ao que dispõem a Lei Federal 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB) e as normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Seus beneficiários são, tão somente, as “pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade” e não todas as pessoas com deficiência “independentemente do tipo ou grau de deficiência”. O uso dessas vagas é condicionado à apresentação de credencial emitida pelo órgão de trânsito de moradia do beneficiário, com validade em todo o território nacional. Não pode, portanto, o município de Belo Horizonte, por meio de lei

municipal, criar condições diferentes das estabelecidas na legislação federal para definição dos beneficiários de estacionamentos reservados nas vias terrestres nacionais.

É nosso entendimento que a exclusão do §5º do art. 66 da Proposição de Lei n.º 81/2022, por meio de veto do prefeito, é necessária para sanar uma ilegalidade.

#### **7) art. 102**

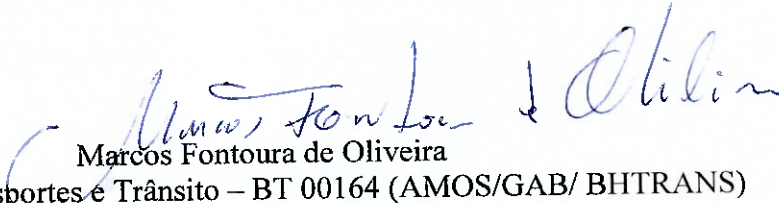
Este artigo pretende estender ao metrô as exigências estabelecidas na subseção II (Dos assentos reservados) da seção I (Do transporte coletivo) do capítulo III (Do direito à acessibilidade no transporte). Ora, sabe-se que o metrô é um sistema de transporte gerenciado e operado pelo Governo Federal e, parece-nos, não pode se submeter nesse assunto a uma lei municipal de Belo Horizonte. Vale lembrar que o serviço interliga a capital a Contagem, município que sequer foi consultado durante a tramitação do projeto de lei.

É nosso entendimento que a art. 102 da Proposição de Lei n.º 81/2022, por meio de veto do prefeito, é necessária para sanar uma ilegalidade.

#### **Considerações finais**

Aqui foram apresentadas, de forma sucinta, recomendações de veto em sete trechos da Proposição de Lei n.º 81/2022 para subsidiar decisão da BHTrans à solicitação da Diretoria Técnico-Legislativa (DTEL) do Gabinete do Prefeito (GP) para “manifestação sobre sanção ou veto”.

Este é o meu parecer, salvo melhor juízo.

  
Marcos Fontoura de Oliveira  
Analista de Transportes e Trânsito – BT 00164 (AMOS/GAB/ BHTRANS)  
CREA n.º 57064D MG