



Gabinete do Senador Izalci Lucas

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para instituir diretrizes para regulamentar a circulação, em caráter excepcional, de veículos que transportem pessoas com deficiência em espaços nas vias públicas destinados exclusivamente aos serviços de transporte público coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 23-A:

“Art. 23-A. A circulação de veículos que transportem pessoas com deficiência por espaços nas vias públicas destinados exclusivamente aos serviços de transporte público coletivo poderá ser autorizada, em caráter excepcional, desde que regulamentada e fiscalizada pelo poder público competente.

Parágrafo único. A regulamentação de que trata o *caput* observará as seguintes diretrizes, tendo em vista a preservação da eficiência do transporte público coletivo:

I – exigência de cadastro prévio do beneficiário e do veículo junto ao órgão gestor de trânsito e identificação visível do veículo por meio de credencial oficial;

II – vedação à circulação em infraestruturas fisicamente segregadas ou destinadas a sistemas de transporte público coletivo de alta capacidade;

III – definição de critérios para elegibilidade e uso das vias autorizadas, incluindo limites de horário, trechos ou condições;

IV – estabelecimento de mecanismos de transparência, fiscalização e controle, com previsão de auditoria e revisões periódicas das credenciais concedidas;

V – caracterização das hipóteses de excepcionalidade restritas a situações em que o uso das vias exclusivas se mostre indispensável para a proteção da vida, da saúde ou da integridade da pessoa com deficiência.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa aperfeiçoar a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida na Lei nº 12.587, de 2012, para garantir um direito fundamental àqueles que enfrentam barreiras cotidianas severas: o direito de ir e vir com dignidade e segurança.

Pessoas com deficiência podem enfrentar barreiras específicas de mobilidade que tornam determinados deslocamentos especialmente gravosos, sobretudo quando envolvem acesso a serviços de saúde, terapias, educação especializada, atendimentos de reabilitação ou outras atividades indispensáveis à sua autonomia, desenvolvimento e proteção integral. Em tais situações, o tempo excessivo de permanência no trânsito pode agravar condições físicas, cognitivas, sensoriais ou comportamentais, impor sofrimento adicional à pessoa transportada e sobrecarregar familiares e cuidadores. Por essa razão, a autorização excepcional para circulação em faixas exclusivas deve ser compreendida não como privilégio, mas como instrumento de acessibilidade, equidade e proteção da dignidade da pessoa com deficiência, desde que submetida a critérios objetivos, cadastro, fiscalização e limites definidos pelo poder público competente.

Merece destaque, por exemplo, a situação de pessoas com Transtorno do Espectro Autista — TEA, especialmente aquelas que apresentam hipersensibilidade sensorial, dificuldade de autorregulação ou maior vulnerabilidade a alterações bruscas de rotina. Nesses casos, congestionamentos prolongados, ruídos intensos, calor, imprevisibilidade e confinamento no veículo podem atuar como fatores de desorganização sensorial, ansiedade ou intenso sofrimento, tornando o deslocamento para terapias, escolas, hospitais ou atendimentos especializados particularmente

penoso. A medida proposta busca reduzir a exposição desnecessária a tais fatores adversos.

A proposição ora apresentada, portanto, constitui uma aplicação prática do princípio da equidade, tratando desigualmente os desiguais para promover a justiça social, em harmonia com a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e com Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015).

Sabemos que, apesar da importância humanitária, o uso da faixa exclusiva por veículos particulares pode prejudicar a fluidez do transporte coletivo. Para evitar que isso aconteça, buscamos estabelecer diretrizes gerais para orientar o poder público local, que é o ente responsável pela implantação e gestão do sistema viário, na implantação segura e eficaz do benefício.

A regulamentação detalhada da medida é delegada ao poder público local, respeitando a autonomia federativa e permitindo que cada município adapte a norma à sua realidade conforme as diretrizes estabelecidas na regra geral. Assim, a norma local deve prever: a exigência de registro prévio e credencial oficial, para evitar fraudes e facilitar a fiscalização; a vedação expressa à circulação em corredores segregados ou sistemas de alta capacidade (como BRTs); a realização de auditorias e revisões periódicas das autorizações concedidas; e a caracterização das hipóteses de excepcionalidade para uso da via exclusiva.

Para manter o interesse público e o bom funcionamento do transporte coletivo, destacamos a importância de que medida esteja, de fato, restrita a situações excepcionais, em que a fluidez do deslocamento se mostre indispensável para a proteção da vida e da saúde da pessoa com deficiência, como emergências de natureza médico-hospitalar e deslocamentos para atendimento de saúde urgente.

Com esse cuidado na abordagem do tema e considerando a relevância social e o impacto direto da proposição na qualidade de vida de milhares de brasileiros, conto com o apoio dos meus pares para a aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**
(PL/DF)