

A eficiência das regulamentações em aplicativos de transporte privado para pessoas com deficiência no Brasil

THIAGO DIAS SILVA*

DANIEL CRUZ FONSECA**

Resumo: O presente estudo analisa o direito da pessoa com deficiência a acessibilidade e ao transporte, para verificar se os aplicativos de transporte privado no Brasil são discriminatórios. Assim, tomaremos como base processos ocorridos nos Estados Unidos da América como ponto de comparação para averiguar se os problemas de acessibilidade enfrentados naquele país existem no nosso, visando estabelecer as diretrizes para uma melhor regulamentação. Portanto, utilizaremos o método dedutivo para realizar uma pesquisa bibliográfica e estudaremos casos do direito comparado americano, tomando como marco teórico a soma de diversos autores dada a novidade do tema.

Palavras-chave: Acessibilidade; Aplicativos de Transporte; Pessoas com Deficiência; Uber; Políticas Públicas.

Efficiency of regulations on private transportation apps for persons with disabilities in Brazil

Abstract: This study aims to analyze the right of the disabled person to accessibility and transportation, checking if Brazilian private transportation apps are discriminatory. Thus, we will take as a basis lawsuits carried on in the United States of America as comparison to check if the accessibility problems in that country are found in ours, thus aiming to establish guidelines for a better regulation. Therefore, we will use the deductive method to carry out bibliographic research and will study cases of North-American comparative law, taking as theoretical landmark a group of different authors due to the novelty of the theme.

Key words: Accessibility; Transportation Apps; Persons with Disability; Uber; Public Policy.



* **THIAGO DIAS SILVA** é Mestre em Direito nas Relações Econômicas e Sociais pela Faculdade de Direito Milton Campos (FDMC). Bacharel em Direito (FDMC). Advogado.



** **DANIEL CRUZ FONSECA** é Mestre em Direito nas Relações Econômicas e Sociais pela Faculdade de Direito Milton Campos (FDMC).



1. Introdução

Com a evolução tecnológica das últimas décadas e o início da era digital com a popularização da internet, novos espaços surgiram virtualmente e barreiras de acessibilidade vem sendo enfrentadas não apenas nos espaços físicos como antigamente mas também no livre acesso de deficientes (visuais e auditivos) a sites e aplicativos, e pessoas com deficiências motoras no uso dos computadores e smartphones.

Bem como é verdade que com o avanço virtual novos softwares surgiram capacitando as pessoas com deficiência e garantindo maior autonomia.

Embora caibam estudos sobre esses assuntos, a presente pesquisa se disporá exclusivamente a tratar sobre os aplicativos eletrônicos que são responsáveis pelo transporte físico de pessoas de um local para outro e as barreiras de acessibilidade nesses casos, sendo este um estudo de alcance nacional com extrema importância para Pessoas com Deficiência residentes no Brasil.

Os aplicativos de transporte que também se popularizaram são aqueles que interligam motoristas cadastrados conforme seus requisitos e pessoas que desejam se locomover de um local para outro; ou seja executando funções semelhantes à de um táxi que possui uma série de regulamentações do governo, ou motoristas particulares autônomos que não possuem uma rede tão numerosa de clientes.

Ademais, a ausência de regulamentação específica faz com que os custos de uma viagem possivelmente sejam menores aos praticados pelos táxis. Além disso, são uma opção nova de transporte.

Entretanto, no Brasil atual, não há como selecionar um veículo adaptado para o transporte de deficientes físicos nem mesmo no aplicativo da Uber que é um dos mais populares.

Nos Estados Unidos da América, por sua vez, existe o Uber WAV que fornece carros adaptados. Porém, essa mesma situação de ausência de acessibilidade ocorre em razão do baixo número de veículos nessas condições, da frequência

com que o serviço está fora do ar e a alegada inércia do Uber em incentivar o cadastro destes, como indica o caso *Judith Smith, et al. v. Uber Technologies, Inc., et al.*. Outros programas demonstram situações parecidas como no caso *Ayres v. Lyft*.

Este estudo demonstrará a necessidade de implementação conjunta de regulamentação e fiscalização. A mera previsão de regulamentação não resolve nem teria o condão de assegurar o pleno direito ao transporte acessível, mas deve dizer respeito também a sua operacionalização, como se dará a sua fiscalização, além de dizer respeito à manutenção do funcionamento o tempo inteiro e com número alto de veículos disponíveis.

Diante disso, nos deparamos com indagações de suma importância: O Direito Brasileiro prevê regulamentações ou soluções capazes de garantir a acessibilidade da pessoa com deficiência aos aplicativos de transporte? Caso o direito já trate do assunto, as regulamentações são de fato adequadas, com fiscalizações e sanções previstas? Caso o direito não aborde esta temática, é necessário que o faça? Se o fizer, como deveriam ser juridicamente pensadas estas situações nas regulamentações?

Tantas questões endossam a realidade e necessidade da solução para o problema identificado nesta pesquisa, que é o descumprimento com o princípio da igualdade quando aplicativos de transporte não se adequam a tornar o sistema acessível para pessoas com deficiências e é dever do Estado regular esta situação.

Portanto, o objetivo da pesquisa é analisar os direitos de acessibilidade e transporte da pessoa com deficiência e as principais lesões a esses direitos causadas pelos aplicativos de transporte

privado a fim de indicar aspectos principais para uma regulamentação futura dos mesmos.

Para isso, testaremos a hipótese que as regulamentações existentes pouco garantem, no Brasil, a real prestação do serviço de transporte privado por aplicativo para Pessoas com Deficiência. Desse modo, como material e método, analisaremos as principais regulamentações do ordenamento jurídico brasileiro e os principais conceitos sobre o tema. De forma que, nas considerações finais comprovamos a hipótese ao identificar que embora algumas legislações estaduais versem sobre transporte acessível e haja projeto de lei propondo a exclusiva regulamentação do aplicativo Uber para transporte privado de Pessoas com Deficiência, são textos que não trazem normas de fiscalização, denuncia ou sanção caso descumpridos; assim, de fato, pouco garantem a real efetividade da acessibilidade.

2. Metodologia

A metodologia aplicada será dedutiva com pesquisa bibliográfica e análise das leis e projetos de leis sobre acessibilidade e direitos de pessoas com deficiência ao transporte, bem como analisaremos a situação da acessibilidade nos aplicativos de transporte privado. Posteriormente será realizado um estudo de casos norte-americanos, a fim de identificar os problemas para sugerir uma forma coerente de regulamentação para inclusão de deficientes no uso destes aplicativos.

Sendo assim, destacando o material e método da pesquisa, teremos como objeto de estudo a análise quanto a eficiência da regulamentação dos aplicativos de transporte privado diante da acessibilidade para pessoas com deficiência. Para isso, trataremos desde

apresentar e identificar conceitos importantes como o que é Pessoa com Deficiência, o que é Acessibilidade, o que seria o princípio da igualdade, como funcionam os aplicativos de transporte privado, para que em seguida com o alicerce feito possamos discutir as leis e projetos existentes no Brasil sobre o respectivo tema, acrescentando a experiência jurídica internacional de processos realizados nos Estados Unidos da América.

Portanto, empossa metodologia, trabalharemos para testar a hipótese que a regulamentação sobre aplicativo de transporte privado não é eficaz na garantia, fiscalização e sanção quanto ao transporte acessível para Pessoas com Deficiência.

3. A definição de acessibilidade e o direito ao transporte acessível

O conceito de Pessoa com deficiência (PCD), conforme o Artigo I da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da Organização das Nações Unidas (ONU) que foi promulgado no Brasil devido ao Decreto 6.949/2009 pode ser descrito da seguinte forma (BRASIL, 2009):

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

Sendo Pessoas com Deficiência aquelas com certos impedimentos que em interação com barreiras dificultam ou impedem a participação em sociedade, estamos diante de um contexto onde a adequação e remoção das barreiras deve ser pensada para que haja participação social efetiva, direito importante de qualquer pessoa. Realizar isso significa

adaptar, desenvolver acessibilidade. A palavra “acessibilidade” possui distintas acepções, sendo que existem duas leis no Brasil conceituando de forma distinta. Para a Lei 12.587/2012 (BRASIL, 2012) no artigo 4º, inciso III, acessibilidade é a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados”. Já para a Lei 13.146/2015 (BRASIL, 2015) no artigo 3º, inciso I, acessibilidade é a:

(...) 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.

Ou seja, a Lei destaca claramente a importância de a Pessoa com Deficiência ter condição de alcançar sistemas, tecnologias e transporte, dentre outros. Em suma, acessibilidade é a condição facilitada para dar igualdade de autonomia e livre acesso com segurança no deslocamento público ou privado de uso coletivo ou comercial, consistindo basicamente em um direito de que seja transformado em viável aquilo que antes não era. Por sua vez, Alexsandro Rahbani Aragão Feijó (2011, p. 4) explica:

Só é possível entender o tema da proteção excepcional das pessoas portadoras de deficiência se a compreensão do princípio da igualdade for uma realidade, pois igualdade é a regra mestra e superior a todo o direito à inclusão social do portador e sempre estará presente na aplicação do direito.

Vemos a importância do Princípio da Igualdade que é responsável por incluir

socialmente a Pessoa com Deficiência ao equilibrar as condições conforme a necessidade. Portanto, fundamentado no princípio da igualdade os direitos de pessoas com deficiência ao acesso a transportes devem ser protegidos para garantir a inclusão social. Nesta direção Cidade e Leão Júnior (2016, p.199) sinalizam também que:

Na visão material, o direito ao transporte se trata de direito que garante acesso aos demais direitos sociais (logo, direito meio) e se presta a assegurar o status jurídico material do cidadão, tornando acertada a inserção no rol do artigo 6º da Constituição Federal, até por ser considerado como cláusula pétrea em extensão do disposto no §4º do artigo 60, do mesmo dispositivo legal.

Assim, o direito ao transporte acessível para pessoas com deficiência é viabilizar outros direitos sociais como por exemplo o acesso à saúde, educação, etc.

Conforme resultados do Censo do IBGE (2010) em 2010 haviam aproximadamente 45 milhões de pessoas com alguma deficiência no Brasil, sendo que cerca de 12 milhões possuíam deficiências motoras.

A Lei nº 13.146/2015 (BRASIL, 2015) conhecida como a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência) estabelece que:

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.

Contudo, no Brasil não há o serviço de carros adaptados nos principais

aplicativos de transporte privado como o Uber, Cabify, etc. Dessa forma ocorre a existência de serviços com milhões de usuários e responsáveis por conectar motoristas e pessoas que necessitem de transporte, que no Brasil não possuem a função de escolha do carro adaptado e nem mesmo incentivo ao cadastro destes veículos.

Por óbvio o custo de adaptação de um veículo inserindo elevador é mais alto que não o fazer. Ademais, apenas carros maiores são capazes de transportar uma pessoa com deficiência em uma cadeira de rodas; tais carros são muito específicos e não possuem baixo custo de aquisição.

Portanto, fatores financeiros não estimulariam motoristas a adaptar o veículo próprio ou adquirir outro carro especificamente para este fim, a menos que haja um incentivo financeiro do meio que gera clientes ao mesmo.

4. Regulamentação dos serviços de transporte e mobilidade urbana no Brasil

No que diz respeito especificamente aos serviços de transportes, prestados pelos recentes aplicativos de mobilidade urbana, a regulação ainda é incipiente, mas já mostra sinais de que existe alguma preocupação por parte dos gestores públicos em trazer mais eficiência para os serviços.

Os Decretos 16.770/2016 e 16.785/2016 editados pelo prefeito de Vitória, no Espírito Santo, são, segundo a Uber, a mais moderna regulamentação em vigor no país. Mediante a simplificação de regulações prévias garantiu a eficiência do serviço, além de compreender a diferença entre os serviços de transporte privados para o tradicional táxi.

No entanto, a única menção que os decretos trazem sobre acessibilidade dizem respeito às condições de acesso às

vias e ao sistema municipal de mobilidade, mas não ao direito das pessoas com deficiência ao transporte acessível.

Mais recentemente, em 26 de março de 2018 foi sancionada a Lei 13.640, pelo Presidente Michel Temer, com vias a alterar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587/2012. Nenhuma disposição acerca da acessibilidade foi alterada, tendo sido mantidas as exatas previsões da lei anterior.

Vale dizer, no entanto, que a Lei 12.587/2012 elenca a acessibilidade universal como princípio que se funda a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012):

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

I - acessibilidade universal;

[...]

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

[...]

Embora o texto da Lei grave a importância da acessibilidade urbana a garantia de seu efetivo cumprimento e as sanções no descumprimento são postas de lado. Outras regulamentações gerais também surgiram no âmbito dos estados, municípios e Distrito Federal. Dentre elas, vale destacar o Decreto 16.832/2018 de Belo Horizonte, que menciona expressamente, no art. 8º, inciso X, a prioridade no atendimento às

pessoas com deficiência que demandarem veículos acessíveis.

O Distrito Federal trouxe inovações no que diz respeito às pessoas com deficiência, tendo previsto expressamente no art. 3º da Lei 5.691/2016 a necessidade de adaptação dos carros oferecidos em aplicativos de transporte urbano para o atendimento das pessoas com deficiência:

Art. 3º O aplicativo de acesso e solicitação do serviço de que trata esta Lei deve ser adaptado de modo a possibilitar a sua plena utilização por pessoa com deficiência, vedada a cobrança de quaisquer valores e encargos adicionais pela prestação desses serviços. (DISTRITO FEDERAL, 2016)

A novidade no trecho acima é o destaque específico para acessibilidade nos aplicativos de transporte privado, porém a iniciativa deste Estado não tratou de esclarecer como seria realizada essa acessibilidade, qual o percentual de carros adaptados ou quais sanções seriam impostas caso a empresa não garanta acessibilidade eficaz contrariando o Princípio da Isonomia.

De modo a cumprir a exigência, o Decreto 38.258/2017 (DISTRITO FEDERAL, 2017) ao regulamentar a Lei 5.691/16 do DF também cuidou de prever a necessidade de atendimento das pessoas com deficiência, *in verbis*:

Art. 11. O aplicativo on-line de agenciamento de viagens disponibilizado e operado pela Empresa Operadora deve possuir, no mínimo, as seguintes características:

I - acessibilidade, de modo a permitir sua plena utilização por usuários com deficiência, vedada a cobrança de quaisquer valores e encargos adicionais em função dessa condição;

[...]

No entanto, vale mencionar que, mesmo nas regulamentações destacadas, não houve em nenhuma delas previsões concretas para se garantir e assegurar o efetivo e pleno cumprimento do direito fundamental ao transporte acessível às pessoas com deficiência – como, por exemplo, a definição de número ou porcentagem de veículos adaptados. Mas tão somente se preocuparam em estabelecer previsões abstratas e genéricas sobre a questão, muito embora a própria acessibilidade universal seja princípio fundamental da política de mobilidade adotada no país.

5. A regulamentação do direito ao transporte acessível

Objetivando a regulamentação especificamente do Táxi e do Uber para cadeirantes surgiu, no âmbito do Congresso Nacional, o Projeto de Lei nº 5.576/2016 (BRASIL, 2016), que não definiu como a demanda seria atendida.

Por sua vez, Freitas e Pereira (2017) trazem uma análise especificamente sobre a regulamentação do aplicativo Uber quanto a questão de acessibilidade para pessoas com deficiência que demonstra uma crença de que o mercado não seria afetado. Assim Freitas e Pereira (2017, p. 29) propõem como solução para o caso da Uber:

Sugere-se, a título exemplificativo, que a forma voltada para o atendimento desta demanda seja realizada por intermédio do estabelecimento de um percentual mínimo da frota, ou pelo estabelecimento de um pagamento diferenciado aos motoristas que atenderem esta parte da demanda (pagamento este que pode ser subsidiado por todo o sistema, fazendo com que esse valor diferenciado seja custeado por todos os seus usuários).

O texto acima destaca a importância do tema, porém esta solução apontada ainda é frágil, visto que o estabelecimento de um percentual mínimo de frotas deveria ser realizado em todos os horários para que a Pessoa com Deficiência não seja tratada com segregação, podendo utilizar, por exemplo para sair de casa, apenas no horário em que há carros disponíveis.

Existem ainda outras preocupações quanto a como deverão ser esses veículos adaptados e como haverá fiscalização para que os usuários que requisitem esses veículos sejam de fato pessoas com deficiência para garantir a disponibilidade de veículos a quem realmente precisa.

Nos Estados Unidos da América, onde ocorreram processos contra a Uber por violação ao Direito de Transporte da Pessoa com Deficiência, diferentemente do Brasil, existe um sistema chamado Uber WAV que é focado em veículos adaptados para deficientes físicos.

Porém, ocorreu o caso *Judith Smith, et al. v. Uber Technologies, Inc., et al.* (2018) em razão da violação de direito ao transporte acessível, porque usuários de cadeiras de rodas enfrentavam o problema que os serviços da Uber Way raramente estavam disponíveis (segundo o próprio processo 80% do tempo indisponível em San Francisco).

Caso parecido sobre a dificuldade de disponibilidade no transporte de deficientes foi *Ayres v. Lyft, Inc.* (2018) onde a parte ré é outra empresa do ramo, concorrente da Uber, chamada Lyft que não possui serviço especializado em veículos acessíveis.

Como mostram os casos, a simples criação de um serviço de transporte adaptado através da regulamentação não basta, a regulamentação deve ainda dizer a respeito da manutenção do

funcionamento o tempo inteiro e com número alto de veículos disponíveis.

6. Considerações finais

O desenvolvimento desta pesquisa através do estudo bibliográfico e das legislações vigentes contribuiu para percebermos a importância da acessibilidade, bem como a existência do direito ao transporte da pessoa com deficiência.

No que diz respeito a estas pessoas, as regulamentações dos aplicativos de mobilidade urbana são ainda incipientes. Poucos entes federativos se preocuparam com a questão da acessibilidade e os que fizeram não trouxeram previsões práticas e específicas para se garantir o transporte acessível às pessoas com deficiência.

Ao comprovar a hipótese inicial que a regulamentação no Brasil ainda é bastante incipiente e pouco garante a eficácia das regulamentações sobre acessibilidade no transporte privado por aplicativo, constatamos que melhorias precisam ser realizadas nos aplicativos de transporte privado dada a quantidade de pessoas com deficiência no Brasil. Em seguida, sugerimos que ocorra outro projeto de lei, diferente do Projeto de Lei nº 5.576/2016, extensivo a todos aplicativos de transporte, não apenas ao Uber e que defina um percentual de veículos adaptados para pessoas com deficiências físicas.

A eventual regulamentação, que se provou necessária para garantia do princípio da igualdade, deverá ainda exigir que as empresas incentivem a adesão de veículos acessíveis e se responsabilizar caso isso não ocorra.

Ademais, como se provou através do estudo comparado de casos norte-americanos concluímos que a eventual regulamentação deverá predispor a respeito da garantia de funcionamento

normal do aplicativo em tempo integral e com disponibilidade de veículos.

Portanto, a arquitetura desses aplicativos de transporte deve* se ajustar à Lei 12.587/2012 e à Lei nº 13.146/2015 para garantir finalmente a locomoção da pessoa com deficiência.

Referências

BELO HORIZONTE. Decreto nº 16.832, de 23 de janeiro de 2018. **Dispõe sobre o uso do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros.** Belo Horizonte, MG. Disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1189651>. Acesso em: 07 fev. 2019.

BRASIL. Congresso Nacional. Projeto de Lei nº 5576/2016. **Institui o serviço de transporte privado individual de passageiros em Taxi e Uber adaptado para pessoa cadeirante.** Brasília, DF. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2088154>. Acesso em: 20 abr. 2018.

BRASIL. Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. **Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007.** Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em: 24 abr. 2018.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 19 abr. 2018.

BRASIL. 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).** Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 21 abr. 2018.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. **Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado**

privado individual de passageiros. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm. Acesso em: 07 fev. 2019.

CIDADE, Roberto Berttoni; LEÃO JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. Direito ao Transporte como Direito Fundamental Social. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**, Brasília v.2, n.1, p.196-216, jan.-jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>. Acesso em: 22 abr. 2018.

DISABILITY RIGHTS ADVOCATES. **Ayres v. Lyft.** Disponível em: <http://dralegal.org/case/ayres-v-lyft/#files>. Acesso em: 24 abr. 2018.

DISABILITY RIGHTS ADVOCATES. **Judith Smith, et al. v. Uber Technologies, Inc., et al.** Disponível em: <http://dralegal.org/case/judith-smith-et-al-v-uber-technologies-inc-et-al/>. Acesso em: 24 abr. 2018.

DISTRITO FEDERAL. Lei nº 5.691, de 02 de agosto de 2016. **Dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal e dá outras providências.** Brasília, DF. Disponível em: http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2016/08_Agosto/DODF%20148%2003-08-2016/DODF%20148%2003-08-2016%20SECAO1.pdf. Acesso em: 07 fev. 2019

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 38.258, de 07 de junho de 2017. **Regulamenta a Lei nº 5.691, de 02 de agosto de 2016, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal - STIP/DF, e dá outras providências.** Brasília, DF. Disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1189651>. Acesso em: 07 fev. 2019

FEIJÓ, Alexsandro Rahbani Aragão. **O direito constitucional da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.** 2009. Disponível em: [\[pessoas-portadoras-de-defici%C3%Aancia-ou-com-mob\]\(http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/o-direito-constitucional-da-acessibilidade-das-pessoas-portadoras-de-defici%C3%Aancia-ou-com-mob\). Acesso em: 21 abr. 2018.](http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/o-direito-constitucional-da-acessibilidade-das-</p></div><div data-bbox=)

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010.** Características gerais da população, religião e pessoas com deficiência. População residente por tipo de deficiência permanente, 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/saude/9662-censo-demografico-2010.html?edicao=9749&t=destaques>. Acesso em: 25 abr. 2018.

PEREIRA, Ricardo Utrabo; DE SOUZA FREITAS, Paulo Henrique. A regulamentação dos serviços prestados pela startup Uber no Brasil: o transporte privado individual de passageiros em conformidade com os preceitos de acessibilidade de um estado democrático. **Revista de Direito da Cidade**, v. 9, n. 4, p. 1416-1449, 2017. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619>. Acesso em: 24 abr. 2018.

VITÓRIA. Decreto nº 16.770, de 01 de agosto de 2016. **Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.** Vitória, ES. Disponível em: <http://diariooficial.vitoria.es.gov.br/ExibirArquivo.aspx?qs=qWdXNT75uq4jT8sAXHV4YcKe8SoLZJ3dDlftaxRwv%2fkTq2%2f08j9RDCzsKhIVvmB0Zi%2f2pT3g5ubRfg3EwY9aO%2b1Y34QIfBmgt%2bwQ1WX3R9M%3d>. Acesso em: 07 fev. 2019.

VITÓRIA. Decreto nº 16.785, de 25 de agosto de 2016. **Altera dispositivos do Decreto nº 16.770, de 28 de julho de 2016, que dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.** Vitória, ES. Disponível em: <http://diariooficial.vitoria.es.gov.br/ExibirArquivo.aspx?qs=qWdXNT75uq4jT8sAXHV4YcKe8SoLZJ3dDlftaxRwv%2fkTq2%2f08j9RDCzsKhIVvmB0Zi%2f2pT3g5ubRfg3EwY9aO%2bKXk91ZHueyELLfahnFKZk%3d>. Acesso em: 19 abr. 2018.

Recebido em 2019-05-08
Publicado em 2020-03-28