

I CONGRESSO DE TECNOLOGIAS APLICADAS AO DIREITO

**TECNOLOGIAS APLICADAS AOS DIREITOS DA
CRIANÇA, ADOLESCENTE, IDOSO E
ACESSIBILIDADE**

T255

Tecnologias aplicadas ao direitos da criança, adolescente, idoso e acessibilidade [Recurso eletrônico on-line] organização I Congresso de Tecnologias Aplicadas ao Direito – Belo Horizonte;

Coordenadores: Marcelo Mello Vieira, Elaine Cristina da Silva e Lucas Jerônimo Ribeiro da Silva– Belo Horizonte, 2017.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-666-6

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: O problema do acesso à justiça e a tecnologia no século XXI

1. Direito. 2. Tecnologia. 3. Direitos da criança. 4. Adolescente. 5. Idoso. 6. Acessibilidade. I. I Congresso de Tecnologias Aplicadas ao Direito (1:2018 : Belo Horizonte, BH).

CDU: 34



I CONGRESSO DE TECNOLOGIAS APLICADAS AO DIREITO

TECNOLOGIAS APLICADAS AOS DIREITOS DA CRIANÇA, ADOLESCENTE, IDOSO E ACESSIBILIDADE

Apresentação

É com imensa satisfação que apresentamos os trabalhos científicos incluídos nesta publicação, que foram apresentados durante o I Congresso de Tecnologias Aplicadas ao Direito nos dias 14 e 15 de junho de 2018. As atividades ocorreram nas dependências da Escola Superior Dom Helder Câmara, em Belo Horizonte-MG, e tiveram inspiração no tema geral “O problema do acesso à justiça e a tecnologia no século XXI”.

O evento foi uma realização do Programa RECAJ-UFMG – Solução de Conflitos e Acesso à Justiça da Faculdade de Direito da UFMG em parceria com o Direito Integral da Escola Superior Dom Helder Câmara. Foram apoiadores: o Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito - CONPEDI, EMGE – Escola de Engenharia, a Escola Judicial do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, a Federação Nacional dos Pós-graduandos em Direito – FEPODI e o Projeto Startup Dom.

A apresentação dos trabalhos abriu caminho para uma importante discussão, em que os pesquisadores do Direito, oriundos de dez Estados diferentes da Federação, puderam interagir em torno de questões teóricas e práticas, levando-se em consideração a temática central do grupo. Foram debatidos os desafios que as linhas de pesquisa enfrentam no tocante ao estudo do Direito e sua relação com a tecnologia nas mais diversas searas jurídicas.

Na coletânea que agora vem a público, encontram-se os resultados de pesquisas desenvolvidas em diversos Programas de Pós-graduação em Direito, nos níveis de Mestrado e Doutorado, e, principalmente, pesquisas oriundas dos programas de iniciação científica, isto é, trabalhos realizados por graduandos em Direito e seus orientadores. Os trabalhos foram rigorosamente selecionados, por meio de dupla avaliação cega por pares no sistema eletrônico desenvolvido pelo CONPEDI. Desta forma, estão inseridos no universo das 350 (trezentas e cinquenta) pesquisas do evento ora publicadas, que guardam sintonia direta com este Grupo de Trabalho.

Agradecemos a todos os pesquisadores pela sua inestimável colaboração e desejamos uma ótima e proveitosa leitura!

CONTORNOS DA ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO: UMA ANÁLISE DA REGULAMENTAÇÃO COM BASE EM CASOS AMERICANOS

CONTOURS OF ACCESSIBILITY FOR PERSONS WITH PHYSICAL DISABILITY IN PRIVATE TRANSPORT APPLICATIONS: AN ANALYSIS OF REGULATION BASED ON AMERICAN CASES

Daniel Cruz Fonseca ¹
Thiago Dias Silva ²

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

Abstract/Resumen/Résumé

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 the 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.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Accessibility, Transportation app, Person with disability

¹ Mestrando em Direito nas Relações Econômicas e Sociais pela Faculdade de Direito Milton Campos. Advogado.

² Mestrando em Direito nas Relações Econômicas e Sociais pela Faculdade de Direito Milton Campos. Bolsista CAPES.

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.

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*.

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.

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.

DESENVOLVIMENTO

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”

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”

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 Alessandro 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.”

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.

Objetivando a regulamentação especificamente do Táxi e do Uber para cadeirantes surgiu 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).”

Existe 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 Wav 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.

CONCLUSÃO

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. 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 e 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 devem se ajustar a Leis 12.587/2012 e a Lei nº 13.146/2015 para garantir finalmente a locomoção da pessoa com deficiência.

REFERÊNCIAS

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. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2088154>>. Acesso em: 20 de Abril de 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm>. Acesso em: 24 de Abril de 2018.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 19 de Abril de 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). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm>. Acesso em: 21 de Abril de 2018.

CIDADE, Roberto Berttoni; LEÃO JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. Direito ao Transporte como Direito Fundamental Social. In: 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 de abril de 2018.

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

FEIJÓ, Alexsandro Rahbani Aragão. O direito constitucional da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. 2009. Disponível em: <<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 de Abril de 2018.

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 de Abril de 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 de Abril de 2018.