ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS

“DISPENSA DA OBRIGATORIEDADE DE PARADA DOS ÔNIBUS PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE SOMENTE NOS PONTOS, QUANDO SOLICITADO POR PESSOA PORTADORA DE DEFICIÊNCIA FÍSICA OU COM MOBILIDADE REDUZIDA”
Autor: vereador Isnard Araújo

Katiane Souza
Função: Analista Legislativa
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 193/2021

MAIO/2022

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 193/2021

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 193/2021.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

Introduzindo, § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil enuncia que “tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional (...) serão equivalentes às emendas constitucionais”. Acima de tudo, o Congresso Nacional acolheu o Decreto Legislativo nº 186/ 2008, cuja ementa “aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007”.

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo fundamentaram a criação da Lei Federal Nº 13.146/ 2015.

Decreto Federal nº 6.949/ 2009 promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo. E o Decreto Federal nº 9.494/ 2018 altera o Decreto nº 5.109/ 2004 para dispor sobre o Conselho Nacional dos Direitos do Idoso, e modifica o Decreto nº 3.298/ 1999 para dispor sobre o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência.

Ademais, promover o bem de todos sem quaisquer formas de discriminação é um dos objetivos elementares constitucionais, conforme inciso IV do art. 3º da C.F.

Cumpre salientar que CheckmyBus Blog faz referência à Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que regulamenta, desde 2014, direitos que se aplicam aos atrasos nas estradas[1]. Contudo, “atraso” não é considerado da mesma forma para os diferentes tipos de transporte. Só a partida do ponto inicial ou do ponto de parada depois de mais de uma hora, além do horário previsto, é que define o termo. Sobretudo, para casos de compensação do passageiro o atraso sempre deve ter sido cometido por culpa da empresa.

Inclusive, Direito e Consumo noticia o direito à assistência material que o consumidor possui nas viagens interestaduais e internacionais de ônibus com o mesmo percurso ‘supra’.

Decreto Federal Nº 3.298/ 1999 - sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolidador(a) de normas de proteção e outras providências - já regulamentava a Lei nº 7.853/ 1989[2]. Decreto citado possui princípios e diretrizes, sucessivamente, em seus art. 5º e 6º.

Tem como alguns dos propósitos da Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência: o acesso, o ingresso e a permanência da pessoa portadora de deficiência em todos os serviços oferecidos à comunidade (inciso I do art. 7º). Integração das ações dos órgãos e das entidades públicos e privados na área de transporte, visando à prevenção das deficiências, à eliminação de suas múltiplas causas e à inclusão social (inciso II).

Determina também o seguinte:

> Art. 7º São objetivos da Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência:
> III - desenvolvimento de programas setoriais destinados ao atendimento das necessidades especiais da pessoa portadora de deficiência;

[1] Somente as viagens rodoviárias com percurso superior a 75 quilômetros são atingidas por essas regras. Neste caso, a compensação legal para atraso superior a 1 hora é de remanejamento do passageiro para outra empresa que faça o mesmo percurso, sem custo adicional ou reembolso imediato do valor da passagem – caso o passageiro desista da viagem.

[2] Em 1989, a Lei Federal nº 7.853 já dispunha sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências

> IV - formação de recursos humanos para atendimento da pessoa portadora de deficiência; e
> V - garantia da efetividade dos programas de prevenção, de atendimento especializado e de inclusão social.
>
> Art. 8º São instrumentos da Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência:
> I - a articulação entre entidades governamentais e não-governamentais que tenham responsabilidades quanto ao atendimento da pessoa portadora de deficiência, em nível federal, estadual, do Distrito Federal e municipal;
> II - o fomento à formação de recursos humanos para adequado e eficiente atendimento da pessoa portadora de deficiência;
> V - a fiscalização do cumprimento da legislação pertinente à pessoa portadora de deficiência.

Todavia, redações de legislações seguintes[3] ao Decreto Federal, de 1999, alteraram parte do seu conteúdo. Ainda, seu artigo 56 passou a prever que o Ministério dos Direitos Humanos, com base nas diretrizes e metas do Plano Plurianual de Investimentos, por intermédio da Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, elaborará, em articulação com outros órgãos e entidades da Administração Pública Federal, o Plano Nacional de Ações Integradas na Área das Deficiências.

Com relação aos consórcios públicos, temos a Lei Federal Nº 11.107/ 2005 dispondo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e tomando outras providências. Em cujo § 1º do art. 1º está decretado que o consórcio público constituirá associação pública ou pessoa jurídica de direito privado.

Outrora, seu inciso III do § 1º do art. 2º garante que o consórcio público poderá, para o cumprimento de seus objetivos, ser contratado pela administração direta ou indireta dos entes da Federação consorciados, dispensada a licitação.

Inciso IV do art. 9º da Lei Federal Nº 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) determina que “a pessoa com deficiência tem direito a receber atendimento prioritário”. Mormente, com a finalidade de disponibilização de pontos de parada, estações e terminais acessíveis de transporte coletivo de passageiros e garantia de segurança no embarque e no desembarque. Quanto ao seu art. 10, confere ao poder público o dever de garantir a dignidade da pessoa com deficiência ao longo de toda a vida.

[3] Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência passou por revogações dos Decretos Nº 5.296/2004, Nº 9.208/ 2018, Nº 10.087/ 2019 e Nº 10.177/ 2019.

No capítulo deste Estatuto que trata do direito destas pessoas ao transporte e à mobilidade consta o que segue:

> 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.

No que tange a inclusão social e cidadania, “cidadania” e “dignidade da pessoa humana” são fundamentos da República Federativa do Brasil. Além do que, segundo inciso XXIII do art. 5º, a propriedade deverá recepcionar a sua função social. O direito social da segurança está assegurado no art. 6º da Constituição Federal Brasileira. Direitos invioláveis à vida, à liberdade, à igualdade e à segurança, tanto para brasileiros quanto estrangeiros residentes no País, constam no ‘caput’ do art. 5º.

Almejando inclusão social e cidadania, o art. 1º do Estatuto da Pessoa com Deficiência institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. Tem o objetivo de “assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência”.

Importa instruir que seu art. 2º considera “pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”.

Para fins de aplicação desta Lei, o art. 3º define acessibilidade e pessoa com mobilidade reduzida, respectivamente, nos incisos I e IX. Acessibilidade é a “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia”, de espaços, transportes etc. Pessoa com mobilidade reduzida é “aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção.

Ainda no inciso IX do art. 3º ‘supra’, “idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso” são considerados pessoas com mobilidade reduzida.

Barreiras estão identificadas no inciso IV (também do art. 3º) como “qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento, à circulação com segurança, entre outros”.

Ditas barreiras são classificadas, entre outras, como barreiras nos transportes (alínea c)) e barreiras atitudinais (alínea e)). Barreiras nos transportes são as existentes nos sistemas e meios de transportes. Enquanto barreiras atitudinais são as atitudes ou os comportamentos “que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas”.

Adaptações razoáveis, conforme inciso VI (do mesmo art. 3º), são “adaptações, modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional e indevido, quando requeridos em cada caso”. Com o fim de “assegurar que a pessoa com deficiência possa gozar ou exercer, em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos e liberdades fundamentais”.

Art. 8º refere-se ao dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes ao transporte. Entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal e social.

Fabricação de veículos de transporte coletivo e prestação do respectivo serviço, quando tenham destinação pública ou coletiva (inciso I do art. 54) são exemplos de sujeições ao cumprimento das disposições desta Lei. Também de outras normas relativas à acessibilidade, sempre que houver interação com a matéria nela regulada. Ela vale para a outorga ou a renovação de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza (inciso II).

Art. 59 do Estatuto mencionado obriga a garantia, em qualquer intervenção nas vias e nos espaços públicos. De forma segura, da fluidez do trânsito e da livre circulação e acessibilidade das pessoas. Por parte do poder público e das

empresas concessionárias responsáveis pela execução das obras e dos serviços. Durante e após sua execução.

No ‘caput’ do art. 92, explica-se o Cadastro Nacional de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Cadastro-Inclusão)[4].

Art. 93 diz respeito à observância do cumprimento da legislação relativa à pessoa com deficiência e das normas de acessibilidade vigentes durante a realização de inspeções e de auditorias pelos órgãos de controle interno e externo.

Conforme incisos I e II do art. 61, a eleição de prioridades, elaboração de cronograma e reserva de recursos para implementação das ações e o planejamento contínuo e articulado entre os setores envolvidos são premissas básicas a serem atendidas na formulação, implementação e manutenção das ações de acessibilidade.

Cumpre salientar que o art. 103 da Lei Federal Nº 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) acresceu inciso IX ao art. 11 da Lei nº 8.429/ 1992. Por meio desta adição, havia previsão, em 2015, de sanções para aqueles que deixassem de “cumprir a exigência de requisitos de acessibilidade previstos na legislação”. Todavia, redação dada pela Lei nº 14.230, de 2021, revogou o que estava publicado nesse inciso.

O texto do art. 11 da Lei Federal (acima), de 1992, faz referência às condutas de ação ou omissão dolosa violadoras de deveres de honestidade, de imparcialidade e de legalidade, que atentam contra princípios da administração pública. Que, por tal motivo, ficam submissas a sanções aplicáveis em virtude da prática de atos de improbidade administrativa, assim identificados pelo § 4º do art. 37 da Constituição Federal.

> A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo

[4] Registro público eletrônico com a finalidade de coletar, processar, sistematizar e disseminar informações georreferenciadas que permitam a identificação e a caracterização socioeconômica da pessoa com deficiência, bem como das barreiras que impedem a realização de seus direitos.
O Cadastro-Inclusão será administrado pelo Poder Executivo federal e constituído por base de dados, instrumentos, procedimentos e sistemas eletrônicos (§ 1º).
Consoante incisos I e II do § 5º, os dados do Cadastro-Inclusão somente poderão ser utilizados para as finalidades de formulação, gestão, monitoramento e avaliação das políticas públicas para a pessoa com deficiência e identificar as barreiras que impedem a realização de seus direitos; e a realização de estudos e pesquisas.

> ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (art. 182 da C.F.).

É válido citar as Leis Federais nº 10.098/ 2000, nº 10.257/ 2001 e nº 12.587/ 2012. A primeira estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida entre outras providências. A segunda regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana entre outras providências. A terceira institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 60 do Estatuto Federal que protege as pessoas com deficiência, em seu inciso IV, informa que as atividades de fiscalização e a imposição de sanções serão orientadas, no que couber, pelas regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas. Observado o disposto nas Leis nº 10.098/ 2000 , nº 10.257/ 2001 e nº 12.587/ 2012 .

Consubstancialmente, ressalto o inciso IV do § 2º do art. 36 da Lei Orgânica de Salvador a respeito do que confere às comissões. Sobretudo, no art. 68 do Regimento Interno desta Casa Legislativa[5], no que tange às atribuições da CTTSPM - Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais, às competências que lhe são dirigidas. Que constam nas alíneas a), c), d), f), g), h) e i) do inciso IV.

A saber, respectivamente, permissões e concessões, fiscalização e controle. Circulação, tráfego e estacionamento. Educação e segurança do trânsito. Fiscalização nas Empresas de Transporte por Ônibus com vistas à verificação de medidas administrativas referentes a prevenção de acidentes, além de outras previstas na legislação vigente.

Também, atuação dos condutores de transporte coletivo e complementar, requisitando do órgão competente do Poder Executivo Municipal as medidas legais pertinentes, quando detectadas irregularidades, tanto das concessionárias quanto dos condutores. Fiscalização da concessão ou permissão dos serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo de interesse local.

[5] Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador decreta, no art. 2º, por outorga da Constituição da República Federativa do Brasil, sua competência no exercício do Poder Legislativo do Município.

Código de Trânsito Brasileiro – C.T.B., no § 1º do art. 1º, considera que a utilização das vias para fins de parada nas vias terrestres do território nacional - abertas à circulação, é trânsito. No caput do art. 1º, aponta que trânsito de qualquer natureza se rege por este Código.

Referido Código possui, acerca da temática em estudo, capítulo de normas gerais de circulação e conduta. Que trata da condução de veículos por motoristas profissionais. Sobre pedestres, veículos, infrações, penalidades, medidas administrativas, processo administrativo, crimes de trânsito. No Anexo I, estão os conceitos e definições de:

> DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.
> LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.
> PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.
> REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

Ricardo Shimosakai (2018) explica que, apesar de não haver leis estaduais ou federais asseverando o direito de desembarque fora do ponto de ônibus, alguns municípios colocaram algumas condições específicas para este procedimento. Ele apresenta casos bem diferenciados como em Londrina/ PR. Da Baixada Santista do estado de São Paulo, como Cubatão, Praia Grande, Peruíbe, Santos, Bertioga e São Vicente. Além dos exemplos de São Paulo/SP, Fortaleza/CE, Rio Branco/AC, Araras/SP, Rio de Janeiro/RJ, Vitória/ES, entre outros.

Ele acrescenta que, na maioria dos veículos, não há nenhuma sinalização informando sobre o direito; por isso, muita gente desconhece, mesmo em lugares onde isso já existe faz anos. Incluindo, a lei integral do município de São Paulo em seu blog - onde contém mais alguns detalhes importantes, e que pode servir como base.

Art. 26 do C.T.B. conjectura, nos seus incisos I e II, que os usuários das vias terrestres devem abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito e de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso.

Inclusão, feita em 2015. neste Código, assegura no § 2º do art. 67–C, que em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção[6], devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que condutor, veículo e carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.

Adicionalmente, art. 67-E[7] do C.T.B. determina que o motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C. Com vistas à sua estrita observância.

Por fim, importante dizer que existe recurso inominado na 2ª Turma Recursal do Tribunal de Justiça do Paraná sobre atraso de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Provocado por paradas não informadas previamente e desembarque em local diverso do informado no bilhete.

[6] § 4º do mesmo artigo compreende "como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino".
[7] Ainda com relação ao art. 67-E do C.T.B.:

> Art. 67-E.
> § 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran
> § 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.
> § 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Neste estudo técnico, houve pontuação da legislação brasileira que ratifica tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos. De disposições da Constituição Federal do Brasil. Direitos devidos a atraso.

Foram feitas observações sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Apontados Decretos e Leis Federais sobre os direitos de mobilidade relacionados a esses grupos. O que abrange o funcionamento desta implementação. Normas gerais de contratação de consórcios públicos.

Houve explanação dos assuntos que são de competência da Comissão Permanente de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais examinar. Citações primordiais de tópicos do Estatuto da Pessoa com Deficiência.

Concluindo, explicitou-se acerca do que está predisposto no Código de Trânsito Brasileiro no que se refere a propositura legislativa pesquisada. Municípios que adotam desembarque de ônibus fora do ponto para tais usuários. Existência na capital paulista de regulamentação para este tipo de saída do veículo de uso coletivo. Enfim, a realidade junto com o trâmite mais recente de um recurso judicial sem nome, decorrente de atraso de transporte coletivo; assim como a origem disso.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2020. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 30 maio 2022.

BRASIL. **Decreto Nº 3.298**. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. 1999. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3298.htm>. Acesso em: 25 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 9.503**. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. 1997. Disponível em:https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm. Acesso em: 30 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 11.107**. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. 2005. Disponível em:< https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11107.htm>. Acesso em: 30 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 13.146**. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. 2015. Disponível em:< https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em: 25 maio 2022.

BRASIL. **Lei Nº 8.429**. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. 1992. Disponível em:<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8429.htm>. Acesso em: 25 maio 2022.

CHECKMYBUS BLOG. **Os direitos dos passageiros: atrasos e cancelamentos.** Disponível em:< https://blog.checkmybus.com.br/direitos-dos-passageiros/atrasos-e-cancelamentos/>. Acesso em: 30 maio 2022.

DIREITO E CONSUMO. **Atraso em Viagem – Quais os direitos do consumidor?** Por José Maria Ribas. Disponível em:< https://direitoeconsumo.adv.br/atraso-em-viagem-e-direitos-do-consumidor/>. Acesso em: 30 maio 2022.

JUSBRASIL. **TJ – PR – Processo Cível e do Trabalho. Recursos. Recurso Inominado RI 00081445620178160030 PR 0008144-56.2017.8.16.0030 (Acórdão) (TJ-PR).** Jurisprudência. 2019. Disponível em: https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/busca?q=atraso+em+viagem+provocado+por+paradas+n%C3%A3o+informadas+previamente Acesso em: 30 maio 2022.

SALVADOR. **Regimento Interno - Resolução nº 910, de 16 de maio de 1991**. Câmara Municipal, 2015. Atualizado até a Resolução Nº 3.096/2022. Disponível em: < https://www.cms.ba.gov.br/uploads/regimento-interno/8f70501a1a3952f03cde5658fc336fb5_1652809163.pdf>. Acesso em: 30 maio 22.

SHIMOSAKAI, Ricardo. **Desembarque fora do ponto de ônibus é direito da pessoa com deficiência e mobilidade reduzida**. 2018. Disponível em: < https://ricardoshimosakai.com.br/desembarque-fora-do-ponto-de-onibus/>. Acesso em: 30 maio 22.

OUTROS.