



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I - CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**

THIAGO MARCEL DOS SANTOS LINS

**EVOLUÇÃO LEGISLATIVA DA RESERVA DE VAGAS PARA PESSOAS IDOSAS,
COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA EM ESTACIONAMENTO
PÚBLICO E ÁREAS PRIVADAS**

CAMPINA GRANDE - PB

2018

THIAGO MARCEL DOS SANTOS LINS

**EVOLUÇÃO LEGISLATIVA DA RESERVA DE VAGAS PARA PESSOAS IDOSAS,
COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA EM ESTACIONAMENTO
PÚBLICO E ÁREAS PRIVADAS**

Artigo apresentado ao Curso de Bacharelado em Direito da Universidade Estadual da Paraíba, em cumprimento à exigência parcial para obtenção do grau de Bacharel.

Áreas de Concentração: Direito Administrativo.

Orientador: Prof. Esp. Alexandre Cordeiro Soares

CAMPINA GRANDE - PB

2018

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

L759e Lins, Thiago Marcel dos Santos.
Evolução legislativa da reserva de vagas para pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida em estacionamento público e áreas privadas [manuscrito] : / Thiago Marcel dos Santos Lins. - 2018.
33 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Jurídicas , 2018.

"Orientação : Prof. Dr. Alexandre Cordeiro Soares , Coordenação do Curso de Direito - CCJ."

1. Pessoas Idosas. 2. Pessoas com Deficiência. 3. Vagas Especiais em Estacionamentos.


21. ed. CDD 342.06

THIAGO MARCEL DOS SANTOS LINS

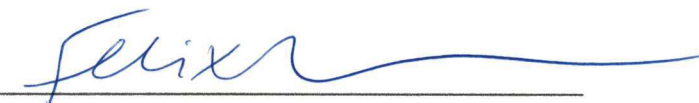
**EVOLUÇÃO LEGISLATIVA DA RESERVA DE VAGAS PARA PESSOAS
IDOSAS, COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA EM
ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS E ÁREAS PRIVADAS DE USO COLETIVO**

Aprovado em: 26/06/2018

BANCA EXAMINADORA



Orientador: Prof. Esp. Alexandre Cordeiro Soares - UEPB



Examinador: Prof. Dr. Félix Araújo Neto - UEPB



Examinador: Prof. Dr. Rafael José de Melo - UEPB

AGRADECIMENTOS

Agradeço,

A Deus, O Pai, Senhor e Autor da minha existência e do meu destino;

A Jesus Cristo, O Filho, por ter morrido por mim;

Ao meu filho Davi e à minha esposa Adriana, por serem fontes incessantes de inspiração;

À minha avó Albanita, pelo exemplo de fé, amor e respeito ao próximo;

À minha mãe Sandra, pelo amor incondicional, jamais permitindo que eu me afastasse dos caminhos dos Justos;

Aos meus irmãos Sonaly, Denys, Marcelly e Felipe, pela ajuda e sempre torcerem por mim;

Às minhas tias Maria de Lourdes e Maria Zélia, pelo cuidado e dedicação;

Aos meus amigos Pedro e Aylla;

Ao meu orientador, Prof. Alexandre Cordeiro Soares, pelo tempo a mim disponibilizado e urbanidade;

Aos examinadores que compõem esta banca, pela disponibilidade para avaliar este trabalho;

Aos demais professores e funcionários do CCJ;

Ao meu amigo fiel Baruck, meu cachorro;

A todos,

Meu muito obrigado.

*Se avexe não; a lagarta rasteja até o dia em
que cria asas.*

(Aciolly Neto)

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	EVOLUÇÃO HISTÓRICA	9
3	ASPECTOS CONSTITUCIONAIS E LEGAIS	14
3.1	CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988	14
3.2	LEI Nº 9.503/97 – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	16
3.3	LEI Nº 10.098/00 – LEI DE INCLUSÃO	23
3.4	DECRETO 5.296/04	23
3.5	LEI Nº 10.741/03 – ESTATUTO DO IDOSO.....	25
3.6	LEI Nº 13.146/15 – ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA.....	25
3.7	LEI Nº 13.281/16 – ALTERA A LEI 9.503/97 (CTB).....	27
3.8	INOVAÇÕES LEGISLATIVAS	28
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
5	REFERÊNCIAS	32

EVOLUÇÃO LEGISLATIVA DA RESERVA DE VAGAS PARA PESSOAS IDOSAS, COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA EM ESTACIONAMENTO PÚBLICO E ÁREAS PRIVADAS

SANTOS LINS, Thiago Marcel dos¹

RESUMO

A reserva de vagas especiais em estacionamentos é uma garantia decorrente de uma longa e esparsa construção normativa derivada da constituição federal, de leis, decretos e resoluções. Muitos dispositivos normativos que trataram sobre a circulação, parada e estacionamento de pessoas e veículos automotores se sucederam, até que a inclusão das pessoas idosas, das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no trânsito urbano, através da garantia de vagas em estacionamentos, fosse considerada pelos legisladores. Desde a primeira previsão normativa que permitiu genericamente a reserva para estas pessoas, o direito às vagas exclusivas têm passado por diversas alterações ao longo dos últimos anos. No foco dessas alterações estão a busca pela afirmação do pleno direito de locomoção destas pessoas, consagrando assim preceitos constitucionais e legais, como a dignidade da pessoa humana, o direito à acessibilidade e à mobilidade urbana. O objetivo deste trabalho é, portanto, fazer uma revisão do percurso histórico das leis e normas que tratam sobre a reserva de vagas especiais e sua utilização exclusiva por veículos automotores que sejam conduzidos ou que transportem pessoas idosas, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em estacionamentos de áreas públicas e privadas de uso coletivo. A justificativa para a escolha deste tema é a necessidade de saber de que maneira se dá a construção normativa do instituto da reserva de vagas especiais para estas pessoas. Trata-se de uma pesquisa bibliográfica de cunho qualitativo, tendo como fundamentação teórica a Constituição Federal de 1988, os decretos nums. 4.460/22, 18.323/28, 3.561/41, 5.296/04 as leis nums. 7.405/85, 9.503/97, 10.098/00, 10.741/03, 13.146/15 e as resoluções nums. 302/08, 303/08 e 304/08 do Conselho Nacional de Trânsito. Os resultados mostram que o trânsito no Brasil foi passando por um processo de se pensar em legislar normas em razão das pessoas, adequando uma perspectiva até então “mecânica”, para uma visão mais humana de trânsito, através de regras especiais de estacionamento.

PALAVRAS-CHAVE: Pessoas idosas. Pessoas com deficiência. Pessoas com mobilidade reduzida. Estacionamento. Reserva de vagas.

¹Acadêmico do Curso de Bacharelado em Direito da Universidade Estadual da Paraíba, Campus I.
E-mail: thiagolinsazevedo@gmail.com

1 INTRODUÇÃO

A reserva de vagas exclusivas de estacionamento em áreas públicas e privadas, de uso coletivo, para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida é uma construção que, desde quando surgiu, vem sendo aprimorada ao longo dos anos e atualmente na legislação que a institui como um direito e que já se encontra normatizada no sistema legislativo pátrio, significando um reconhecimento às dificuldades que estes grupos de pessoas enfrentam quando se submetem ao trânsito urbano. Mas nem sempre foi assim.

Durante muitas décadas, as pessoas que não se enquadravam no modelo tomado como “normal” (cônsua e capaz de ir e vir para onde quiserem, sem restrições) estiveram completamente à margem dos ordenamentos jurídicos que trataram sobre trânsito. Somente com uma maior preocupação com o ser humano quando em deslocamento pelo meio urbano e o conseguinte avançar normativo das regras que tratam sobre o estacionamento de veículos automotores nas vias, que, através das regras de inclusão, acessibilidade e mobilidade urbana, as pessoas que ora adquirem direitos e prerrogativas alcançaram um patamar de reconhecimento legal. Assim sendo, ao longo dos anos, as normas que trataram da circulação, parada e estacionamento de pessoas e veículos automotores nas vias públicas foram sendo reformuladas, ainda que de maneira esparsa, de modo que se integrasse todos aqueles que temporariamente ou de forma definitiva não conseguiam compartilhar de maneira justa dos estacionamentos nas vias à necessidade destas pessoas, de forma que várias regras foram criadas para minorar as consequências das suas limitações naturais decorrentes da idade ou da condição de pessoa com deficiência. O objetivo deste artigo é, portanto, analisar a forma como se deu toda a construção normativa do instituto da reserva de vagas para as pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida, através de pesquisa bibliográfica de cunho qualitativo.

2 EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Diversos dispositivos normativos que tratavam sobre o trânsito de pessoas e veículos automotores nas vias públicas vigoraram ao longo da história do Brasil até que as criações legislativas a partir da década de 90, juntamente com as recentes leis de inclusão e de mobilidade urbana, passassem a considerar a necessidade da reserva de vagas em estacionamentos públicos e áreas privadas, de uso coletivo, para idosos, para deficientes e

para pessoas com mobilidade reduzida e a consequente inclusão destas pessoas no trânsito urbano.

De forma geral, o primeiro instrumento legal a regular o trânsito no Brasil foi o Decreto nº 8.324 de 1910², editado pelo presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Nilo Peçanha. Tal decreto tinha a finalidade de regulamentar o serviço de transporte por automóveis, que até então não era regulado em nenhum aspecto. Basicamente, o decreto tratava de concessões para a construção de estradas de rodagem para veículos, de horários de circulação e ainda de penalidades e fiscalização. Este aparato legal, resumidamente, versava também sobre alguns aspectos de engenharia na construção das estradas, e dispozo sobre o transporte de passageiros e cargas entre dois ou mais estados da união. Dessa forma, o decreto nº 8.324/1910 era absolutamente silente no que se refere às normas gerais de parada e estacionamento, obviamente não fazia qualquer que fosse a menção sobre a reserva de vagas em estacionamentos públicos e áreas privadas, de uso coletivo, para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida, era, portanto, tratado apenas sobre as poucas normas de circulação. Nestes termos:

Art. 23. A aproximação dos automoveis deverá ser annunciada á distancia por uma buzina ou trompa.

Art. 24. Os automoveis, rebocando outros vehiculos não poderão circular sem que satisfaçam as exigencias do art. 17, e cada vehiculo rebocado será provido do mesmo systema de freios, sufficientemente efficazes, susceptiveis de serem accionados, quer pelo mortoneiro, quer pelo garda-freio especial.

Art. 25. O motoneiro ao deixar o vehiculo é obrigado a tomar todas as precauções para evitar accidentes e suprimir o ruido do motor.

Doze anos depois, o Decreto nº 4.460 de 1922³, assinado pelo presidente Epitácio Pessoa, sancionou decreto legislativo oriundo do Congresso Nacional que também tratava de forma genérica o trânsito. Entre outras medidas, a resolução ineditamente proibiu algumas condutas, passando a regular o uso das estradas por veículos, automóveis ou não, conforme o §2º do art. 2º do Decreto 4.460/22:

§2º As estradas deverão ser franqueadas a quaesquer vehiculos, automoveis ou não, com excepção dos chamados carros do bois de eixo movel, que por ellas não poderão transitar. Ao Poder Executivo compete fixar, no regulamento que baixar para observancia das condições impostas pela presente lei, o minimo admissivel para a largura do aro e para o comprimento do raio das rodas.

² Cf. <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/173424-approva-o-regulamento-para-o-serviio-subvencionado-de-transportes-por-automoveis.html>

³ Cf. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>

O estado começava assim a regular, ainda que em breves aspectos, o tráfego de veículos automotores, até mesmo como um imperativo decorrente da cada vez mais intensa urbanização do trânsito em detrimento do caráter rural de até então, passando assim a permitir até mesmo a sujeição da até então ampla liberdade de tráfego às medidas de polícia, decorrentes de leis e regulamentos, conforme o art. 2º, caput, do Decreto nº 4.460/22:

Art. 2º E' condição essencial, para a concessão, que as estradas projectadas se destinem ao uso publico, ficando a ampla liberdade do trafego apenas sujeita a medidas de policia, decorrentes das leis e regulamentos que forem expedidos pelas autoridades competentes e a restricções passageiras que a execução de reparos porventura determine.

Em 1927, às vésperas do início da era Vargas, o então presidente Washington Luís sancionou uma nova resolução, decorrente também de decreto legislativo do Congresso Nacional (Decreto Legislativo nº 5.141 de 1927⁴). Esse decreto seguia a sistemática vigente até o momento, dando seguimento à urbanização do trânsito, estimulada através das concessões públicas. Buscava-se assim impulsionar a construção de estradas de rodagem para interligar as diversas regiões do país, satisfazendo aos interesses econômicos do momento. O trânsito de veículos nas vias consolidava-se assim como um dos motores do progresso e do desenvolvimento do país, através da interligação das cidades e do país.

Um ano após, o presidente Washington Luís edita mais um decreto (Decreto nº 18.323 de 1928⁵), que viria a criar as bases da legislação de trânsito no Brasil, estabelecendo muitas das regras de trânsito que vigoram até os dias de hoje. O decreto foi realmente inovador, pois além de passar a permitir o tráfego de veículos internacionais dentro do território brasileiro (em conformidade também com o Decreto nº 5.252-A de 1927⁶), atualizou questões relacionadas às regras de circulação de pessoas, veículos e animais, características dos veículos automóveis, atividade policial no trânsito, sinalização e segurança no trânsito, e ainda passou a regular a conduta de pessoas enquanto pedestres ou condutoras de veículos, estabelecendo as primeiras regras de circulação no Brasil. Um avanço significativo, pois os legisladores passaram a considerar o trânsito de forma estruturada, bem delineada, positivando configurações de trânsito que respeitavam espaços e que proviam tratamentos diferentes para cada integrante dele. Com isso, ratificava-se ainda a necessidade de

⁴ Cf. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>

⁵ Cf. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>

⁶ Cf. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5252-a-9-setembro-1927-563109-publicacaooriginal-87231-pl.html>

organização do trânsito como decorrência do crescimento e expansão das cidades, respeitando-se a pedestres e condutores. Nesse sentido, o decreto trouxe pela primeira vez permissões e proibições no que se refere ao estacionamento de veículos nas vias públicas terrestres. A permissão consistia na possibilidade de uma parada demorada de veículos em determinados locais, devendo esta ser devidamente sinalizada com os chamados “*signaes*”, placas de ferro pintadas na cor azul escuro e com figuras na cor branca (no caso da parada demorada, seria pintada a letra “P” na cor branca). Já a proibição consistia na impossibilidade de estacionamento de veículos em determinados locais, que deveriam ser identificados por *signal* com as cores padrão (fundo azul e figuras brancas) e uma coroa vermelha, acompanhadas das inscrições “*estacionamento proibido*” (art. 17, VI, alínea “d” do Decreto 18.323/28).

Em 1929, enquanto o mundo convivia com o declínio econômico, o Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Washington Luis, publicou o Decreto nº 19.038⁷, em que promulgava convenção internacional relativa à circulação de automóveis, firmada em Paris em 24 de Abril de 1926⁸. Tal convenção aplicava-se ao tráfego de veículos automóveis em geral, independentemente da finalidade ou da natureza do transporte, sujeitando ainda a regras especiais os serviços de transporte público de pessoas e de bens. Neste documento, passaram a ser previstas regras para as vistorias dos veículos automotores, feitas por autoridades competentes ou por quem elas designassem. Foram estabelecidos ainda diversos dispositivos obrigatórios de segurança nos quais deveriam constar nos veículos, como, por exemplos, quantidade e tipos de freios, material de fabricação de pneus e mecanismos anti-incêndios. Tornaram-se, também obrigatórias as placas identificadoras dos veículos, a numeração do chassi e a do motor, as luzes externas dos veículos e a autorização para dirigir. Criou-se, portanto, as categorias de habilitação dos condutores.

Somente em 1941 entrou em vigor o primeiro código de trânsito de âmbito nacional, criado pelo Decreto-lei nº 2.994 de 1941⁹, assinado pelo presidente Getúlio Vargas. O código nacional de trânsito de 1941, embora tenha tratado de diversos aspectos que perdurem até os dias de hoje, tais como regras gerais de circulação, estabelecimento de limites de velocidades, regras para competições esportivas nas vias públicas, sinalização de trânsito, registro de veículos, habilitação de condutores, exames médicos e infrações de trânsito, não obteve muito

⁷ Cf. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-19038-17-dezembro-1929-560898-publicacaooriginal-84168-pe.html>

⁸ Cf. <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19260018/index.html>

⁹ Cf. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>

êxito, em razão de só ter vigido por oito meses, sendo revogado no mesmo ano pelo Decreto-lei nº 3.561 de 1941¹⁰. Contudo, o decreto-lei nº 2.994/41 foi o marco inicial da possibilidade de reserva de vagas em estacionamentos públicos nas proximidades de certos locais ou eventos, como teatros, templos ou festejos públicos. Assim, tal reserva de vagas era feita à época não em razão do reconhecimento das condições das pessoas idosas ou com deficiência, mas sim em razão de lugares de interesse, conforme o §7º do art. 6º do decreto 2.994/41:

§7º Nas proximidades dos teatros, templos, bem como nos logradouros ou campos onde se realizem parada militares e festejos públicos, serão organizados pontos especiais de estacionamento e determinada a ordem a que devem obedecer nos mesmos os condutores de veículos.

Com o Decreto-lei nº 3.561/41 já em vigor, permaneceu a possibilidade de reserva de vagas em determinadas situações, passando essa reserva a ser feita através de edital elaborado pela autoridade de trânsito, considerando fatores como intensidade de tráfego, conveniência dos pedestres e até mesmo o interesse do comércio, não sendo ainda consideradas as limitações das pessoas idosas ou com deficiência.

Art. 8º O estacionamento e as paradas, nas vias públicas, serão determinados, em cada localidade, por edital da autoridade de trânsito, de acordo com a largura das mesmas, a intensidade do tráfego, a conveniência dos pedestres e o interesse do comércio; deverão ter a devida sinalização, observando-se, ainda, o que dispõe o parágrafo seguinte.

Ainda sob vigência do decreto nº 3.561/41, foi criado o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão que detinha originalmente a competência de deliberar e propor medidas de ordem administrativa ou técnica relacionados ao trânsito, e que somente mais de sessenta anos mais tarde, elaboraria as resoluções que estruturariam o direito à reserva de vagas em estacionamento em áreas públicas e privadas, de uso coletivo, para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida.

Em 1966, sob a presidência do general Humberto de Alencar Castelo Branco, foi promulgada a lei nº 5.108¹¹ que criou o Código Nacional de Trânsito. As regras estabelecidas por esta lei produziram efeitos durante trinta e um anos. Entre outras medidas, o código de 1966 foi o responsável por estruturar o Contran, estabelecendo suas competências e sua composição. Foi criada ainda a possibilidade de edição de resoluções, que se tratavam de atos

¹⁰ Cf. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3651-11-setembro-1941-413903-publicacaooriginal-1-pe.html>

¹¹ Cf. <http://linker.lexml.gov.br/linker/processa?urn=urn:lex:br:federal:lei:1966-09-21;5108&url=http%3A%2F%2Fwww2.camara.gov.br%2Flegin%2Ffed%2Flei%2F1960-1969%2Flei-5108-21-setembro-1966-368929-publicacaooriginal-37246-pl.html&exec>

normativos que vinculavam as pessoas, enquanto condutores de veículos automotores e pedestres, e ainda os demais órgãos que compunham a administração do trânsito.

No ano de 1985, foi sancionada pelo presidente José Sarney a lei nº 7.405¹². Através dela, tornou-se obrigatória a colocação do símbolo internacional de acesso em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas com deficiência, conforme figura 1:

Figura 1 – Símbolo internacional de acesso



Fonte: Lei nº 7.405/85¹²

No inciso XX do art. 4º, foi estabelecido como obrigatória a colocação do símbolo internacional de acesso na identificação das vagas de estacionamento destinadas às pessoas com deficiência, de modo que elas deveriam ter a largura mínima de três metros e sessenta e seis centímetros (3,66m). Nesse contexto, observa-se, portanto, uma preocupação com o espaço necessário ao embarque/desembarque das pessoas com deficiência, sendo garantida uma área espacial mínima para elas.

Portanto, como visto, várias normas que trataram sobre o trânsito foram criadas ao longo do tempo, mas estas não versaram sobre a garantia da reserva de vagas, só sendo este direito concretizado anos após, com a criação do Código de Trânsito atualmente em vigor.

3 ASPECTOS CONSTITUCIONAIS E LEGAIS

3.1 CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

A Constituição da República Federativa do Brasil¹³, promulgada em 1988 (CRFB/88) conhecida como constituição cidadã por ter sido concebida no processo de redemocratização,

¹² Cf http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1980-1988/L7405.htm

¹³ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm

é a lei fundamental e suprema do ordenamento jurídico brasileiro, servindo de parâmetro de validade para todas as demais espécies normativas a serem produzidas dentro do território brasileiro.

Entre os fundamentos da República Federativa do Brasil, elencados nos incisos do art. 1º da CRFB/88, consta o inciso III, que estabeleceu a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos da república. Conceito abrangente, o fundamento da dignidade da pessoa humana compreende-se, na visão de Ingo Wolfgang Sarlet¹⁴, como sendo:

A qualidade intrínseca e distinta de cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, nesse sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar sua participação ativa e co-responsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.

Assim, a dignidade da pessoa humana é o principal fundamento constitucional legitimador da reserva de vagas em estacionamento em áreas públicas e privadas, de uso coletivo, para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida, posto que o direito a essas vagas garante a essas pessoas uma condição de existência mais digna e justa diante das limitações às quais estão submetidas quando no trânsito urbano.

O art. 3º, inciso IV, da CRFB/88, estabelece como um dos objetivos fundamentais da república federativa do Brasil a promoção do bem estar de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação. Assim, a composição de legislações que visem garantir uma reserva de vagas em estacionamentos, de modo a permitir uma melhor colocação no trânsito urbano dos idosos, dos deficientes e das pessoas com mobilidade reduzida, estão em acordo com o texto constitucional, posto que a carta magna determinou de forma imperativa a promoção do bem estar de todos, incluídas nesta hipótese tais pessoas.

O inciso II do art. 23 da CRFB/88, ao tratar das competências comuns dos entes federativos, estabelece que é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas com deficiência. Assim, este é mais um dos fundamentos de validade das normas promulgadas nos últimos anos que buscaram proteger e garantir direitos às pessoas com deficiência quando decidirem estar em trânsito.

¹⁴ Sarlet, I.W. Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na constituição federal de 1988. Livraria do Advogado, Porto Alegre, 2001. p.60

Já o inciso XIV do art. 24 da CRFB/88, ao tratar das competências concorrentes entre os entes federados, determina que compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre a proteção e integração social das pessoas com deficiência. Assim, também serão legítimas as normas que buscarem promover a integração das pessoas com deficiência quando elas estiverem no trânsito urbano.

O art. 230 da CRFB/88, por sua vez, ao tratar dos direitos e deveres da família, da criança, do adolescente, do jovem e do idoso, determina que a família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida. Aqui encontra-se, portanto, mais um fundamento da reserva de vagas às pessoas idosas.

O art. 244 da CRFB/88, ao tratar das disposições constitucionais gerais, estabelece que a lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas com deficiência.

Compreende-se, portanto, que o estabelecimento da reserva de vagas em estacionamento em áreas públicas e privadas, de uso coletivo, para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida, encontra amplo respaldo no texto constitucional, não sendo portanto um mero privilégio dado à estas pessoas, mas sim um imperativo derivado da carta magna a ser considerado por toda construção normativa produzida no país que verse sobre o trânsito de pessoas e veículos automotores. Logo, o que nos dias atuais se estabelece para este grupo de pessoas nada mais é do que pôr em prática o que já era, de certa forma, previsto em lei.

3.2 LEI Nº 9.503/97 – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), promulgado em 1997 pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, através da lei nº 9.503¹⁵, foi a primeira legislação pátria que veio a considerar, de forma abrangente e em definitivo, ainda que indiretamente, a hipótese de reserva de vagas em estacionamento em áreas públicas e privadas, de uso coletivo, para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida.

¹⁵ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm

Em sua publicação original¹⁶, o CTB, através do inciso XVII do art. 181, passou a permitir genericamente a penalização administrativa dos condutores que estacionassem seus veículos indevidamente (sem o uso do cartão credencial) nas vagas de estacionamento regulamentadas pela autoridade de trânsito local como de uso exclusivo por pessoas específicas, aí incluídas aquelas idosas, as com deficiência ou mobilidade reduzida. Desta forma, a conduta de “*estacionar o veículo em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização*” foi inicialmente estabelecida como sendo uma infração de trânsito de natureza leve, sujeita à penalidade de multa e à medida administrativa da remoção do veículo. Nota-se assim, através desta prerrogativa a pouca importância dada inicialmente aos direitos destas pessoas quanto ao estacionamento nestas vagas, já que a natureza da infração era a mais branda constante no CTB. Quanto à remoção, conforme o art. 269 do CTB, trata-se de medida administrativa complementar à lavratura do auto de infração de trânsito, devendo ser adotada pela autoridade de trânsito ou seus agentes, tratando-se do deslocamento, por meio de guincho, do veículo estacionado irregularmente na vaga reservada para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida, para o depósito de veículos apreendidos/removidos fixado pela autoridade de trânsito local, onde deverá o veículo ser mantido até que seja retirado pelo condutor/proprietário, mediante o pagamento dos encargos provenientes de sua ação infratora.

De acordo com o §1º do art. 181 do CTB, a remoção deve acontecer antes mesmo da aplicação da penalidade (lavratura do auto de infração), de forma que as vagas reservadas se tornem livres o mais rápido possível. Por fim, o §1º do art. 269 do CTB determinou que a fiscalização e as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e a incolumidade física das pessoas.

Quanto à sinalização vertical e horizontal das vagas reservadas para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida, o art. 80¹⁷ do CTB, desde a sua redação original, mantida atualmente, determinou que deverão ser colocadas, sempre que necessário, sinalizações ao longo das vias, destinadas a pedestres e condutores, sempre em posição e condições que a tornem perfeitamente visíveis e legíveis durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações estabelecidas pelo

¹⁶ Cf. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro-1997-372348-publicacaooriginal-1-pl.html>

¹⁷ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm#art80

CONTRAN no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito¹⁸. As vagas reservadas deverão, então, ser demarcadas em locais de fácil acessibilidade (locais planos, sem aclives, declives, batentes, buracos ou obstáculos que possam dificultar a locomoção destas pessoas, e ainda, estarem próximas a hospitais, a farmácias, a centros de tratamento e a outros lugares de interesse delas), em razão das dificuldades de locomoção naturais e decorrentes da idade avançada ou da condição de pessoa com deficiência.

Foram elaboradas duas resoluções no ano de 2008 pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, responsável por coordenar os órgãos integrantes deste sistema, que estabeleceram as condições desta reserva de vagas para idosos, para deficientes e para pessoas com mobilidade reduzida, tratando as resoluções inclusive sobre a forma de sinalização vertical e horizontal, e ainda sobre os modelos de credenciais que deverão ser utilizadas pelos condutores dos veículos automotores para devida utilização destas vagas.

Considerando as questões de estacionamento de veículos automotores como de interesse estratégico para o trânsito e para a ordenação de pessoas nos espaços públicos, bem como a necessidade de definir e regulamentar os diversos tipos de áreas de estacionamentos específicos de veículos, a resolução nº 302¹⁹ de 2008 do CONTRAN estabelece algumas áreas de estacionamentos específicos. O inciso II desta, estabeleceu que a área de estacionamento para veículo de pessoa com deficiência é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte pessoa com deficiência, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica. Já a área de estacionamento para veículo de pessoa idosa, conforme inciso III do art. 2º também da resolução, é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte pessoa idosa, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

A resolução nº 303²⁰ de 2008 do CONTRAN, que dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente às pessoas idosas, buscou uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso dessas vagas.

Assim, as vagas reservadas às pessoas idosas, como todas as demais circunstâncias no CTB, serão sinalizadas pelo órgão de trânsito com circunscrição sobre a via, através do sinal vertical de regulamentação “R-6B” (estacionamento regulamentado), com informações complementares e a legenda “IDOSO”, conforme os modelos abaixo:

¹⁸ Cf. http://www.denatran.gov.br/images/Educacao/Publicacoes/MANUAL_VOL_I.pdf

¹⁹ Cf. http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_302.pdf

²⁰ Cf. http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/REPUBLICACAO_RESOLUCAO_CONTRAN_303_08.pdf

Figura 2 - Modelo de sinalização vertical das vagas reservadas para as pessoas idosas



Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 303/08, p. 03)

Figura 3 - Modelo de sinalização vertical das vagas reservadas para as pessoas idosas



Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 303/08, p. 03)

Figura 4 - Modelo de sinalização vertical das vagas reservadas para as pessoas idosas



Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 303/08, p. 03)

Com a finalidade de uniformizar os procedimentos de fiscalização, os veículos estacionados nas vagas reservadas às pessoas idosas deverão exibir credencial expedida pelo órgão de trânsito do local de domicílio da pessoa idosa. Foi então adotado o modelo

credencial, previsto no Anexo II da resolução 303/08, como pode ser verificado nas figuras 5 e 6, cuja validade abrange todo o território nacional e que deve ser mantido sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima, enquanto o veículo permanecer estacionado na vaga:

Figura 5 - Frente da credencial de pessoa idosa

ESTACIONAMENTO		REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO	<small>SÍMBOLO DO ÓRGÃO EXPEDIDOR</small>
	ESTACIONAMENTO VAGA ESPECIAL <small>CONFORME RESOLUÇÃO Nº XXX/XX DO CONTRAN</small>		
	Nº DO REGISTRO: 00000000 / 00		
	DATA DE EMISSÃO 00/00/0000		
	UNIDADE DA FEDERAÇÃO: AAAAAAAAAAAAAA MUNICÍPIO: BBBBBBBBBBBBBB ÓRGÃO EXPEDIDOR: CCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCC CCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCCC		

Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 303/08, p. 05)

Figura 6 - Verso da credencial de pessoa idosa

NOME DO BENEFICIÁRIO: (Escrever o nome do beneficiário neste espaço)
REGRAS DE UTILIZAÇÃO
<ol style="list-style-type: none"> 1. A autorização concedida por meio deste cartão somente terá validade se o mesmo for apresentado no original e preencher as seguintes condições: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Estiver colocado sobre o painel do veículo, com frente voltada para cima; 1.2. For apresentado à autoridade de trânsito ou aos seus agentes, sempre que solicitado. 2. Este cartão de autorização poderá ser recolhido e o ato da autorização suspenso ou cassado, a qualquer tempo, a critério do órgão de trânsito, especialmente se verificada irregularidade em sua utilização, considerando-se como tal, dentre outros: <ol style="list-style-type: none"> 2.1. O empréstimo do cartão a terceiros; 2.2. O uso de cópia do cartão, efetuada por qualquer processo; 2.3. O porte do cartão com rasuras ou falsificado; 2.4. O uso do cartão em desacordo com as disposições nele contidas ou na legislação pertinente, especialmente se constatado pelo agente que o veículo por ocasião da utilização da vaga especial, não serviu para o transporte do idoso; 2.5. O uso do cartão com a validade vencida. 3. A presente autorização somente é válida para estacionar nas vagas devidamente sinalizadas com a legenda idoso. 4. Esta autorização também permite o uso em vagas de Estacionamento Rotativo Regulamentado, gratuito ou pago, sendo obrigatória a utilização conjunta do Cartão do Estacionamento, bem como a obediência às suas normas de utilização. 5. O desrespeito ao disposto neste cartão de autorização, bem como às demais regras de trânsito e a sinalização local, sujeitará o infrator as medidas administrativas, penalidades e pontuações previstas em lei.

Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 303/08, p. 06)

Já a resolução nº 304 de 2008²¹ do CONTRAN, que dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente a veículos que sejam conduzidos ou que transportem pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, buscou também uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso dessas vagas. Desta forma, as vagas reservadas a estas pessoas também deverão ser sinalizadas pelo órgão de trânsito com circunscrição sobre a via, através do sinal vertical de

²¹ Cf. http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_304.pdf

regulamentação “R-6B” (estacionamento regulamentado), com informações complementares conforme os modelos abaixo, previstos no anexo I da resolução:

Figura 7 - Modelo de sinalização vertical deficiente ou pessoa com mobilidade reduzida



Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 304/08, p. 03)

Figura 8 - Modelo de sinalização vertical para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida



Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 304/08, p. 03)

Figura 9 - Modelo de sinalização vertical para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida



Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 304/08, p. 03)

Com a finalidade de uniformizar os procedimentos de fiscalização, os veículos estacionados nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, os condutores deverão exibir credencial expedida pelo órgão de trânsito do local de domicílio destas pessoas. Para tanto, foi adotado o modelo credencial, previsto no Anexo II da resolução 304/08, conforme modelo das figuras 10 e 11, que possui validade em todo o território nacional e que deve ser mantido sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima, enquanto o veículo permanecer estacionada na vaga:

Figura 10 - Frente de credencial para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida

ESTACIONAMENTO

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

SÍMBOLO DO ÓRGÃO EXPEDIDOR

ESTACIONAMENTO VAGA ESPECIAL
CONFORME LEI FEDERAL Nº 9.503 (RESOLUÇÃO Nº 123456/07)

Nº DO REGISTRO: 0000000/07

VALIDADE: 00/00/2011

UNIDADE DA FEDERAÇÃO: AAAAAAA
MUNICÍPIO: BBBBBBBB

ÓRGÃO EXPEDIDOR: CCCCCCCC CCCCCCCC CCCCCCCC CCCCCCCC
CCCCCCCC CCCCCC CCCCCC CCCCCCCC CCCCCCCC CCCCCC

Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 304/08, p. 04)

Figura 11 - Verso de credencial para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida

NOME DO BENEFICIÁRIO: (Escrever o nome do beneficiário neste espaço)

REGRAS DE UTILIZAÇÃO

- A autorização concedida por meio deste cartão somente terá validade se o mesmo for apresentado no original e preencher as seguintes condições:
 - Estiver colocado sobre o painel do veículo, com frente voltada para cima;
 - For apresentado à autoridade de trânsito ou aos seus agentes, sempre que solicitado.
- Este cartão de autorização poderá ser recolhido e o ato da autorização suspenso ou cassado, a qualquer tempo, a critério do órgão de trânsito, especialmente se verificada irregularidade em sua utilização, considerando-se como tal, dentre outros:
 - O empréstimo do cartão a terceiros;
 - O uso de cópia do cartão, efetuada por qualquer processo;
 - O porte do cartão com rasuras ou falsificado;
 - O uso do cartão em desacordo com as disposições nele contidas ou na legislação pertinente, especialmente se constatado pelo agente que o veículo por ocasião da utilização da vaga especial, não serviu para o transporte do deficiente físico;
 - O uso do cartão com a validade vencida.
- A presente autorização somente é válida para estacionar nas vagas devidamente sinalizadas com o Símbolo Internacional de Acesso, especialmente criadas pelo órgão de trânsito para esse fim.
- Esta autorização também permite o uso em vagas de Estacionamento Rotativo Regulamentado, gratuito ou pago, sinalizadas com o Símbolo Internacional de Acesso, sendo obrigatória a utilização conjunta do Cartão do Estacionamento, bem como a obediência às suas normas de utilização.
- O desrespeito ao disposto neste cartão de autorização, bem como às demais regras de trânsito e a sinalização local, sujeitará o infrator as medidas administrativas, penalidades e pontuações previstas em lei.

Fonte: (CONTRAN, Resolução n. 304/08, p. 05)

3.3 LEI Nº 10.098/00 – LEI DE INCLUSÃO

No ano 2000, foi sancionada a lei nº 10.098²² pelo então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, posteriormente regulamentada pelo Decreto nº 5.296²³ de 2004, editado pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Tal lei, estabeleceu as normas gerais e os critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Em seu art. 7º, caput²⁴, a lei nº 10.098/00 estabeleceu que em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Desta forma, o objetivo do legislador foi garantir que as vagas reservadas à essas pessoas se localizassem em pontos de fácil acesso, garantindo assim a melhor acessibilidade possível para estas pessoas. Já no parágrafo único²⁵ do mesmo artigo 7º, o legislador estabeleceu o percentual mínimo de vagas reservadas, de modo que tais vagas deverão ser constantes em número mínimo equivalente a 2% (dois por cento) do total, garantida assim pelo menos uma vaga, devidamente sinalizada com especificações técnicas de desenho e traçado, de acordo com as normas técnicas vigentes.

Por fim, o art. 11²⁶ da mesma lei determinou que toda construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo, somente deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Tal exigência faz com que haja a implantação progressiva das vagas reservadas em locais em que elas ainda não existam, garantindo assim a acessibilidade destas pessoas.

3.4 DECRETO 5.296/2004

No ano de 2004, foi editado pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o Decreto 5.296²⁷, que regulou a lei 10.098/00²⁸. Tal decreto regulamentou as normas gerais e os

²² Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm

²³ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm

²⁴ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm#art7

²⁵ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm#art7p

²⁶ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm#art11

²⁷ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm

²⁸ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.HTM

critérios básicos quanto à promoção de acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Em seu art. 25, caput, o decreto firmou o já estabelecido anteriormente pela lei 10.098/00, determinando que nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, dois por cento (2%) do total de vagas para veículos que transportem pessoa com deficiência física ou visual, sendo assegurada, no mínimo, uma vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade.

Nos parágrafos §§1º, 3º e 4º do art. 25, foram previstas ainda algumas outras regras. No caso do §1º, foi estabelecido que os veículos estacionados nas vagas reservadas deverão portar identificação a ser colocada em local de ampla visibilidade, confeccionado e fornecido pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão sobre suas características e condições de uso. Já no §3º, foi delimitada a abrangência do percentual de reserva de vagas para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, determinando-se a aplicação do disposto no caput do art. 25 aos estacionamentos localizados em áreas públicas e de uso coletivo. Por fim, no §4º, foi determinada que a utilização das vagas reservadas por veículos que não estejam transportando as pessoas citadas no caput do art. 25 constitui infração ao art. 181, inciso XVII, do CTB.

No caput e parágrafo único do art. 18 do Decreto, foi estabelecido ainda que a construção de edificações de uso privado multifamiliar e a construção, ampliação ou reforma de edificações de uso coletivo devem atender aos preceitos da acessibilidade na interligação de todas as partes de uso comum ou abertas ao público, conforme os padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT. Desta forma, tais edificações deverão conformarem-se às regras quanto a reserva de vagas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em suas áreas de estacionamento e garagens.

Por fim, o parágrafo único do art. 21 do mesmo decreto, estabeleceu que as urnas das seções eleitorais devem ser adequadas ao uso com autonomia pelas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, devendo ser instaladas em locais de votação plenamente acessíveis e com vagas reservadas de estacionamento próximas.

3.5 LEI Nº 10.741/03 – ESTATUTO DO IDOSO

A lei nº 10.741²⁹ de 2003, sancionada pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, dispôs sobre o estatuto da pessoa idosa, buscando regular alguns dos direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Em seu art. 41, foi definido que o percentual mínimo de vagas reservadas às pessoas idosas é de 5% (cinco por cento) do total das vagas nos estacionamentos públicos e privados abertos à circulação, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade e acessibilidade às pessoas idosas.

3.6 LEI Nº 13.146/15 – ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

Em Julho de 2015, a Lei nº 13.146³⁰, decretada pelo congresso nacional e sancionada pela presidente Dilma Rousseff, instituiu a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Em seu art. 2º, caput³¹, o estatuto define que pessoa com deficiência é:

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.

Já no art. 3º, inciso I³², está definido o conceito de acessibilidade, como sendo 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.

No inciso IX do mesmo art. 3º, está definido o conceito de pessoa com mobilidade reduzida, sendo

²⁹ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.741.htm

³⁰ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm

³¹ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm#art2

³² Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm#art3i

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, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso.

O caput do art. 47³³ do estatuto da pessoa com deficiência estabelece que em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados. Já o §1^{o34} do art. 47 determinou que tais vagas devem equivaler a 2% (dois por cento) do total de vagas disponíveis, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade. O § 2^{o35} do mesmo art. 47 determinou que os veículos estacionados nas vagas reservadas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial de beneficiário, a ser confeccionada e fornecida pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão suas características e condições de uso. Por fim, o §4^{o36} do art. 47 estabeleceu que a credencial a que se refere o §2^o é vinculada à pessoa com deficiência que possui comprometimento de mobilidade, sendo válida em todo o território nacional.

O art. 109³⁷ alterou a redação do inciso XVII do artigo 181 do Código de Trânsito Brasileiro de forma que a conduta de estacionar o veículo em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização, incluída a hipótese de estacionamento indevido nas vagas reservadas às pessoas idosas ou com deficiência, deixou de ser uma infração de natureza leve e tornou-se uma infração de natureza grave, tendo o legislador consagrado assim a importância da utilização exclusiva das vagas reservadas por estas pessoas.

O art. 109 incluiu ainda o art. 86-A no Código de Trânsito Brasileiro, determinando que as vagas de estacionamento regulamentado de que trata o inciso XVII do art. 181 do CTB deverão ser sinalizadas com as respectivas placas indicativas de destinação e com placas informando os dados sobre a infração por estacionamento indevido.

Por fim, o art. 109 modificou a redação do parágrafo único do art. 2^o do CTB, definindo que são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas

³³ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm#art47

³⁴ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm#art47%C2%A71

³⁵ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm#art47%C2%A72

³⁶ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm#art47%C2%A74

³⁷ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm#art109

pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. Desta forma, as áreas de estacionamento em estabelecimentos privados de uso coletivo, por exemplo, shoppings e supermercados, deverão ser fiscalizados pelos órgãos de trânsito, de forma a garantir a reserva das vagas às pessoas idosas ou com deficiência.

3.7 LEI Nº 13.281/16 – ALTERA A LEI 9.503/97 (CTB)

A lei nº 13.281³⁸, decretada em maio de 2016 pelo congresso nacional e sancionada pela presidente Dilma Rousseff, alterou alguns artigos do Código de Trânsito Brasileiro e do Estatuto da Pessoa com Deficiência.

O art. 1º da lei nº 13.281/16 incluiu o inciso XX ao art. 181 do CTB, de maneira que essa é a atual base legal para a fiscalização do uso das vagas reservadas destinadas às pessoas idosas ou com deficiência. Tal inciso XX tornou a conduta de estacionar, sem credencial que comprove tal condição, nas vagas reservadas à essas pessoas uma infração de natureza gravíssima, alterando assim a redação dada anteriormente pela lei nº 13.146/15, que havia previsto tal infração como de natureza grave. Nesse sentido, o art. 5º da lei nº 13.281/16 alterou o §3º do art. 47 da lei nº 13.146/15, estabelecendo agora a aplicação do inciso XX e não mais do inciso XVII, do art. 181 do CTB, para os casos dos veículos estacionados sem credencial nas vagas destinadas às pessoas idosas ou com deficiência.

Ainda no art. 1º da lei nº 13.281/16 alterou a redação do inciso VI³⁹ do art. 24 do CTB, de maneira que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios passaram a deter a competência de executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstos no CTB, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos. Desta maneira, a fiscalização exercida pelos órgãos de trânsito no âmbito dos estacionamentos de estabelecimentos privados de uso coletivo

³⁸ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/113281.htm

³⁹ Cf. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm#art24vi.

deverá limitar-se somente à reserva de vagas para idosos ou deficientes, não sendo admitidas outras fiscalizações de trânsito nestes locais.

O art. 1º incluiu o §3º ao art. 80 do CTB, determinando que a responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário. Por este lado, não caberá ao erário dos órgãos de trânsito a implantação das sinalizações que demarquem as vagas destinadas às pessoas idosas ou com deficiência, somente podendo estes órgãos fiscalizarem tais vagas após a devida sinalização das vagas por estes entes privados, nos moldes do que estabeleceram as resoluções 303 e 304 do Contran.

O art. 1º alterou ainda, após muitos anos sem correção, os valores das multas de trânsito, previstos nos incisos I, II, III e IV do art. 258 do CTB, abandonando o uso da UFIR (unidade fiscal de referência, indexador usado como parâmetro de atualização do saldo devedor dos tributos e de valores relativos a multas e penalidades de qualquer natureza), estabelecendo assim valores pecuniários fixos. Assim, as infrações de natureza gravíssima, que antes eram punidas com multa de valor correspondente a 180 UFIR (aproximadamente R\$ 191,54), passaram a ser punidas com multa no valor de R\$293,47 (aumento de 53%). Já as infrações de natureza grave, que antes eram punidas com multa de valor correspondente a 120 UFIR (aproximadamente R\$ 127,69), passaram a ser punidas com multa no valor de R\$195,23 (aumento de 52%). As infrações de natureza média, que antes eram punidas com multa de valor correspondente a 80 UFIR (aproximadamente R\$ 85,13), passaram a ser punidas com multa no valor de R\$130,16 (aumento de 52%). Por fim, as infrações de natureza leve, que antes eram punidas com multa de valor correspondente a 50 UFIR (aproximadamente R\$ 53,20), passaram a ser punidas com multa no valor de R\$88,38 (aumento de 66%).

3.8 INOVAÇÕES LEGISLATIVAS

Tramita⁴⁰ no Congresso Nacional o Projeto de Lei (PL) nº 3575/2015, de autoria do deputado federal alagoano Pedro Vilela, que, dando continuidade à política de valorização do respeito à reserva de vagas em estacionamentos públicos e áreas privadas de uso coletivo para

⁴⁰ Cf. <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2053543>

pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida, originalmente previa a tipificação criminal para quem estacionasse veículo automotor, sem a devida credencial, em vagas destinadas à estas pessoas, sendo a pena imposta de detenção de seis meses a dois anos.

O PL foi inicialmente aprovado na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, tendo sido mantida a sua redação original. Posteriormente, na Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa (CIDOSO) da Câmara dos Deputados, foi proposto e aceito texto substitutivo que passou a prever a majoração de cinco vezes sobre o valor atual da multa para os condutores que estacionarem sem a devida credencial nas vagas destinadas às pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida⁴¹, fixando assim o valor de R\$ 1.467,35 para quem descumprir o inciso XX do art. 181 do CTB, não sendo, contudo, mais prevista nenhuma responsabilização criminal. De acordo com o substitutivo, a multa poderá ainda ser duplicada na hipótese de reincidência da infração em um período de doze meses (chegando assim ao patamar de majoração de até dez vezes, ou seja, R\$ 2.934,70 como penalidade de multa, além da medida administrativa da remoção do veículo), ocasionando ainda a suspensão do direito de dirigir aos condutores que insistirem no cometimento da infração. Tal substitutivo foi aprovado por unanimidade na CIDOSO, tendo sido então enviado para reapreciação pela CVT, já tendo sido designado novo relator, que deverá se manifestar em breve.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção normativa do instituto da reserva de vagas especiais para pessoas idosas, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em estacionamentos de áreas públicas ou privadas de uso coletivo avançou significativamente no sentido de consagrar direitos e garantias. Contudo, essa construção tem sido realizada de forma esparsa, com vários atos normativos tratando sobre o mesmo tema de maneira desconexa, o que pode resultar em um fator complicador para o entendimento como um todo do instituto da reserva de vagas. Em que pese as garantias estarem sendo concretizadas, o fato de elas não estarem compiladas em um único dispositivo legal, é, portanto, um fator complicador para o entendimento sobre o tema.

A evolução legislativa sobre o tema, mais do que um imperativo de inclusão, revela-se ainda como um reconhecimento jurídico das limitações impostas à estas pessoas quando elas

⁴¹ Cf. <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/multa-sera-de-r-1-467-para-quem-parar-em-vaga-de-idoso-ou-pcd/>

se colocam no trânsito urbano. Como decorrência das garantias constitucionais-legais de proteção a estas pessoas, as legislações que tratam sobre o trânsito de pessoas e veículos nas vias públicas ou em espaços privados, avançaram significativamente nos últimos anos, no sentido de concretizar os direitos dessas pessoas, agravando as penalidades impostas às condutas que atentem contra estes direitos. Assim, as pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida, ao serem destinatárias dessas vagas reservadas, não possuem um mero privilégio, mas sim um reconhecimento da importância de garantir-lhes dignidade, acessibilidade e mobilidade. Trata-se pois de medida que se insere numa política voltada a assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais, visando a inclusão social e imersão destas pessoas no contexto do trânsito urbano. Com efeito, as iniciativas legislativas dos últimos anos vêm robustecer os sistemas normativos do Código de Trânsito Brasileiro, do Estatuto do Idoso e do Estatuto da Pessoa com Deficiência.

Dessa forma, a evolução legislativa caminha no sentido de continuar garantindo a plenitude deste direito à reserva de vagas em estacionamentos em áreas públicas e privadas de uso coletivo de uso exclusivo pelas pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida, ora garantindo condições especiais, ora aplicando medidas sancionadoras mais gravosas àqueles que insistam em desrespeitar a reserva destas vagas, traduzindo-se assim no reconhecimento legal da necessidade de proteção contra as limitações impostas à estas pessoas quando em momentos de mobilidade.

LEGISLATIVE EVOLUTION OF THE RESERVATION OF VACANCIES FOR
ELDERLY PEOPLE, WITH DISABILITIES OR REDUCED MOBILITY IN PUBLIC
PARK AND PRIVATE AREAS

ABSTRACT

Reserves in parking lots exclusively for use by motor vehicles carrying elderly, disabled or reduced mobility in public or private areas of collective use are a right deriving from a long normative construction derived from decrees, laws and resolutions. However, many normative devices that dealt with the movement, stopping and parking of people and motor vehicles were succeeded, until the inclusion of these people in the urban traffic, through the guarantee of vacancies in parking lots, was considered by the legislators. Since the first normative forecast that allowed the reservation for these people, the right to exclusive vacancies have undergone several changes over the last years. In the focus of these changes are the search for the affirmation of the full right of locomotion of these people, thus consecrating constitutional and legal precepts, such as the dignity of the human person, the right to accessibility and urban mobility. Thus, the objective of this study is to analyze the legislative evolution regarding the reservation of places for elderly people with disabilities or reduced mobility in public parking lots and private areas of collective use, through bibliographical research of a historical nature.

Key-words: Seniors. Disabled persons. Persons with reduced mobility. Parking. Reservation of vacancies.

REFERÊNCIAS

SARLET, I.W. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na constituição federal de 1988**. Porto Alegre, Livraria do Advogado, 2001.

BRASIL. DECRETO N. 8.324, DE 27 DE OUTUBRO DE 1910. **Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transporte por automóveis**, Rio de Janeiro, RJ, out 1910. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/173424-approva-o-regulamento-para-o-serviuo-subvencionado-de-transportes-por-automoveis.html>>. Acesso em 12 abr. 2018.

_____. DECRETO N. 4.460, DE 11 DE JANEIRO DE 1922. **Autoriza a concessão de subvenção ao distrito federal e aos estados que construírem e conservarem estradas de rodagem nos respectivos territórios**, Rio de Janeiro, RJ, jan 1922. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>>. Acesso em 18 abr. 2018.

_____. DECRETO LEGISLATIVO N. 5.141, DE 5 DE JANEIRO DE 1927. **Crêa o "Fundo Especial para Construção e Conservação de Esfradas de Rodagem Federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bicycletas, side-car e acessórios para automoveis, e dá outras providencias**, Rio de Janeiro, RJ, jan 1927. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>>. Acesso em 21 abr. 2018.

_____. DECRETO N. 18.323, DE 24 DE JULHO DE 1928. **Aprova o regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a sinalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem**, Rio de Janeiro, RJ, jul 1928. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 29 abr. 2018.

_____. DECRETO N. 5.252-A, DE 9 DE SETEMBRO DE 1927. **Manda adoptar regras para a circulação internacional ods automóveis, conforme o convenio de 11 de outubro de 1909, realizado em Paris**, Rio de Janeiro, RJ, 9 set 1927. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5252-a-9-setembro-1927-563109-publicacaooriginal-87231-pl.html>>. Acesso em 07 mai. 2018.

_____. DECRETO N. 19.038, DE 17 DE DEZEMBRO DE 1929. **Promulga a Convenção internacional relativa á circulação de automoveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926**, Rio de Janeiro, RJ, 17 dez 1929. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-19038-17-dezembro-1929-560898-publicacaooriginal-84168-pe.html>>. Acesso em 08 mai. 2018.

_____. DECRETO-LEI N. 2.994, DE 28 DE JANEIRO DE 1941. **Institui o código nacional de trânsito**, Rio de Janeiro, RJ, 28 jan 1941. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 20 mai. 2018.

_____. DECRETO-LEI N. 3.651, DE 11 DE SETEMBRO DE 1941. **Dá nova redação ao código nacional de trânsito**, Rio de Janeiro, RJ, 25 set 1941. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3651-11-setembro-1941-413903-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 22 mai. 2018.

_____. LEI N. 5.108, DE 21 DE SETEMBRO DE 1966. **Institui o código nacional de trânsito**, Brasília, DF, 21 set 1966. Disponível em: <<http://linker.lexml.gov.br/linker/processa?urn=urn:lex:br:federal:lei:1966-09-21v;5108&url=http%3A%2F%2Fwww2.camara.gov.br%2Flegin%2Ffed%2Flei%2F1960-1969%2Flei-5108-21-setembro-1966-368929-publicacaooriginal-37246-pl.html&exec>>. Acesso em 25 mai. 2018.

_____. LEI N. 7.405, DE 12 DE NOVEMBRO DE 1985. **Torna obrigatória a colocação do “símbolo internacional de acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências**, Brasília, DF, 12 nov 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1980-1988/L7405.htm>. Acesso em 30 mai. 2018.

_____. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, DE 5 DE OUTUBRO DE 1988. Brasília, DF, 5 out 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 30 mai. 2018.

_____. LEI N. 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. **Institui o código de trânsito brasileiro**, Brasília, DF, 23 set 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em 02 jun. 2018.

_____. LEI N. 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000. **Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências**, Brasília, DF, 19 dez 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm>. Acesso em 05 jun. 2018.

_____. DECRETO N. 5.296, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004. **Regulamenta as leis n. 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências**, Brasília, DF, 2 dez 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em 07 jun. 2018.

_____. LEI N. 10.741, DE 1 DE OUTUBRO DE 2003. **Dispõe sobre o estatuto do idoso e dá outras providências**, Brasília, DF, 1 out 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.741.htm>. Acesso em 09 jun. 2018.

_____. LEI N. 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, 6 jul 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm>. Acesso em 10 jun. 2018.

_____. LEI N. 13.281, DE 4 DE MAIO DE 2016. **Altera a lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (código de trânsito brasileiro), e a lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015**, Brasília, DF, 4 mai 2016. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/113281.htm>. Acesso em 11 jun. 2018.

CONTRAN. **Manual brasileiro de sinalização de trânsito**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/images/Educacao/Publicacoes/MANUAL_VOL_I.pdf>. Acesso em 11 jun. 2018.

_____. RESOLUÇÃO N. 302, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008. **Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_302.pdf>. Acesso em 12 jun. 2018.

_____. RESOLUÇÃO N. 303, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008. **Dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente às pessoas idosas**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/REPUBLICACAO_RESOLUCAO_CONTRAN_303_08.pdf>. Acesso em 12 jun. 2018.

_____. RESOLUÇÃO N. 304, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008. **Dispõe sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_304.pdf>. Acesso em 13 jun. 2018.

_____. RESOLUÇÃO N. 304, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008. **Dispõe sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção.** Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_304.pdf>. Acesso em 13 jun. 2018.