



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE RORAIMA**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E INOVAÇÃO**  
**MESTRADO PROFISSIONAL EM SEGURANÇA PÚBLICA,**  
**DIREITOS HUMANOS E CIDADANIA**

**LINHA DE PESQUISA: Defesa Social, Gestão Pública e**  
**Sustentabilidade**

**TRÂNSITO E DEFICIÊNCIA: Orientações legais acerca dos**  
**direitos do motorista com deficiência no trânsito**

**TATHIANE ALVES CRUZ**

Dissertação/Produto Final

BOA VISTA/RR  
2023

**TATHIANE ALVES CRUZ**

**TRÂNSITO E DEFICIÊNCIA: Orientações legais acerca dos direitos  
do motorista com deficiência no trânsito**

BOA VISTA/RR  
2023

## TERMO DE CIÊNCIA E AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE TCC, TESES E DISSERTAÇÕES ELETRÔNICAS NO SITE DA UERR

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Estadual de Roraima – UERR a disponibilizar gratuitamente através do site institucional <https://www.uerr.edu.br/multiteca/>, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

### 1. Identificação do material bibliográfico:

( ) Trabalho de Conclusão de Curso (x) Dissertação ( ) Tese

### 2. Identificação do TCC, Dissertação ou Tese

**Autor:** Tathiane Alves Cruz

**E-mail:** tathianealves@hotmail.com

### Agência de Fomento:

**Título:** TRÂNSITO E DEFICIÊNCIA: Orientações legais acerca dos direitos do motorista com deficiência no trânsito

**Palavras-Chave:** Trânsito – Acessibilidade Urbana – Benefícios Fiscais – Pessoa com Deficiência

**Palavras-Chave em outra língua:** Traffic – Urban Accessibility – Legal Benefits – Disabled Person

**Área de Concentração:** Defesa Social, Gestão Pública e Sustentabilidade

**Grau:** Mestrado **Curso de Graduação:** Psicologia

**Programa de Pós-Graduação:** Mestrado Profissional em Segurança Pública, Direitos Humanos e Cidadania - MPSPDHC

**Orientador(a):** Prof. Dr. Vinicius Denardin Cardoso

**E-mail:** vinicardoso@yahoo.com.br

**Membro da Banca:** Prof. Dr. Edgard Vinicius Cacho Zanette

**Membro da Banca:** Prof. Dr. Claudio Travassos Delicato

**Membro da Banca:** Profª. Drª. Isabella Coutinho Costa

**Membro da Banca Convidado:** Msc. Álvaro Duarte

**Data de Defesa:** 03/05/2023 **Instituição de Defesa:** Universidade Estadual de Roraima

### DECLARAÇÃO DE DISTRIBUIÇÃO NÃO-EXCLUSIVA

**O referido autor:** 1. Declara que o documento entregue é seu trabalho original, e que detém o direito de conceder os direitos contidos nesta licença. Declara também que a entrega do documento não infringe, tanto quanto lhe é possível saber, os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade; 2. Se o documento entregue contém material do qual não detém os direitos de autor, declara que obteve autorização do detentor dos direitos de autor para conceder à Universidade Estadual de Roraima os direitos requeridos por esta licença, e que esse material cujos direitos são de terceiros está claramente identificado e reconhecido no texto ou conteúdo do documento entregue.

### Informações de acesso ao documento:

Liberação para disponibilização: (x) Total ( ) Parcial

Em caso de disponibilização parcial, assinale as permissões: ( ) Capítulos. Especifique. ( )

Outras restrições. Especifique. \_\_\_\_\_

Havendo concordância com a disponibilização eletrônica, torna-se imprescindível o envio do(s) arquivo(s) em formato digital PDF e DOC ou DOCX da dissertação, TCC ou tese.

Assinatura do(a) autor(a): Tathiane Data: 31/05/2023.

**TATHIANE ALVES CRUZ**

**TRÂNSITO E DEFICIÊNCIA: Orientações legais acerca dos direitos do motorista com deficiência**

**Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Segurança Pública, Direitos Humanos e Cidadania pela Universidade Estadual de Roraima.**

**BOA VISTA/RR  
2023**

**Copyright © 2023 by Tathiane Alves Cruz**

Todos os direitos reservados. Está autorizada a reprodução total ou parcial deste trabalho, desde que seja informada a **fonte**.

Universidade Estadual de Roraima – UERR  
Coordenação do Sistema de Bibliotecas  
Multiteca Central  
Rua Sete de Setembro, 231 Bloco – F Bairro Canarinho  
CEP: 69.306-530 Boa Vista - RR  
Telefone: (95) 2121.0946  
E-mail: biblioteca@uerr.edu.br

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

C957t	Cruz, Tathiane Alves. Trânsito e deficiência: orientações legais acerca dos direitos do motorista com deficiência / Tathiane Alves Cruz. – Boa Vista (RR) : UERR, 2023. 53 f. : PDF  Orientador: Prof. Dr. Vinicius Denardin Cardoso.  Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Roraima (UERR), Programa de Pós-Graduação em Mestrado Profissional em Segurança Pública, Direitos Humanos e Cidadania (MPSP).  1. Trânsito. 2. Pessoa com Deficiência. 3. Acessibilidade Urbana. 4. Benefícios Fiscais. I. Cardoso, Vinicius Denardin (orient.) II. Universidade Estadual de Roraima – UERR III. Título.  UERR.Dis.Mes.Seg.Pub.2023 CDD – 323.40981
-------	---

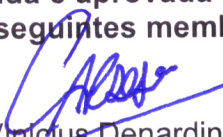
Ficha catalográfica elaborada pela Bibliotecária  
Letícia Pacheco Silva – CRB 11/1135

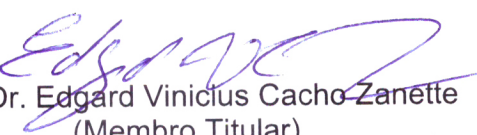
**TATHIANE ALVES CRUZ**

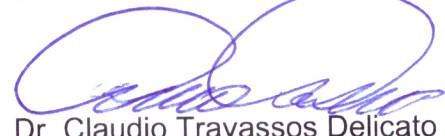
**TRÂNSITO E DEFICIÊNCIA: Orientações legais acerca dos direitos do motorista com deficiência no trânsito**


Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional em Segurança Pública Direitos Humanos e Cidadania a Universidade Estadual de Roraima, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Segurança Pública Direitos Humanos e Cidadania.

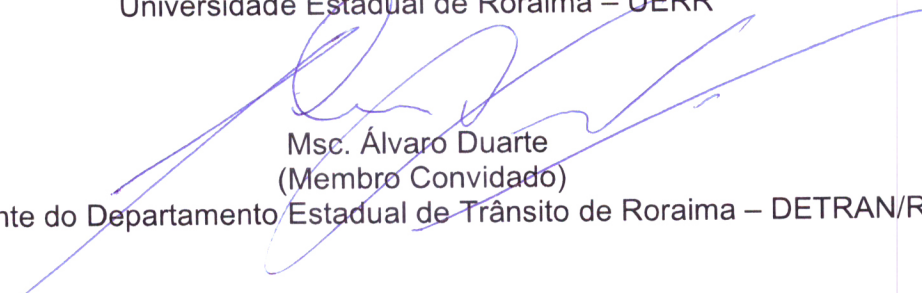
Dissertação de Mestrado defendida e aprovada em 03/05/2023, perante a Banca Examinadora, constituída pelos seguintes membros:

  
Prof. Dr. Vinicius Denardin Cardoso  
(Presidente da Banca)  
Universidade Estadual de Roraima – UERR

  
Prof. Dr. Edgard Vinicius Cacho Zanette  
(Membro Titular)  
Universidade Estadual de Roraima – UERR

  
Prof. Dr. Claudio Travassos Delicato  
(Membro Titular)  
Universidade Estadual de Roraima – UERR

  
Prof. Dr<sup>a</sup>. Isabella Coutinho Costa  
(Membro Titular)  
Universidade Estadual de Roraima – UERR

  
Msc. Álvaro Duarte  
(Membro Convidado)  
Presidente do Departamento Estadual de Trânsito de Roraima – DETRAN/RR

**BOA VISTA/RR  
2023**

## **AGRADECIMENTOS**

À Deus, por sempre me guiar. Sou grata por esta conquista.

Ao Carlos, meu esposo e maior incentivador durante essa empreitada, mesmo quando pensei em desistir.

À Ísis, minha filha, por me fazer querer dar sempre o meu melhor.

Aos meus pais, pelo apoio com a Ísis quando precisei para assistir às aulas e escrever.

Ao Vinicius Dernadin, meu orientador. Soube a dosagem certa entre me deixar tranquila e aflita quando necessário.

À Yana e ao Lucas, pelo auxílio na elaboração da cartilha. É bom saber que se tem com quem contar.

Ao Claudio, da Editora UERR, pela paciência e sensibilidade para transcrever minhas expectativas na diagramação da cartilha.

Ao Felipe, meu primo e exemplo de acadêmico dedicado, pela força e paciência em ouvir meus anseios durante este percurso.

Ao DETRAN/RR, por me proporcionar exercer minha profissão e ampliar minha visão de mundo, reconhecer que há ainda tanto a ser feito pela sociedade roraimense.

Agradeço também ao Programa de Mestrado Profissional em Segurança Pública, Direitos Humanos e Cidadania da UERR pela oportunidade que me foi dada de me superar após ter sofrido o Acidente Vascular Cerebral e após a maternidade. Achei que não estava mais apta a retornar ao mundo acadêmico. Este programa me acolheu e compreendeu minhas particularidades sem que eu precisasse justificar ou apresentar laudos médicos. Gostaria que todas as universidades fossem inclusivas assim.

À todos que me permitiram caminhar até aqui, na perspectiva de compromisso social e com a ciência, certos de que o afeto, o estudo e a dedicação podem mudar o mundo.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este estudo à minha filha, que no decorrer da elaboração dele foi diagnosticada com Transtorno do Espectro Autista, revirando a minha vida e desfazendo tantas idealizações, ao mesmo tempo em que tem me ensinado a vivenciar o cotidiano de maneira leve e divertida. Afinal, saborear a vida é uma das funções mais complexas do ser humano.

Almejo por um trânsito e um mundo mais inclusivo para você, Ísis.



*Uma sociedade que exclui uma parte de seus  
membros é uma sociedade empobrecida.  
As ações que melhoram as condições para as  
pessoas com deficiência resultarão em  
se projetar em mundo flexível para todos.  
O que for feito hoje em nome da questão da deficiência  
terá significado para todos no mundo de amanhã.*

Declaração de Madri, 2003

## RESUMO

Estudos acerca das pessoas com deficiência são de grande relevância, bem como as políticas públicas que o executivo oferece a este segmento social, uma vez que grande parcela da população tem alguma deficiência. Dessa maneira, esta dissertação se propôs a ampliar as discussões acerca dos direitos do motorista com deficiência relacionados ao trânsito. A inclusão da pessoa com deficiência no trânsito requer, sobretudo, garantias de que seu acesso se dará de maneira segura para promover sua autonomia e independência. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica acerca da temática, incluindo as particularidades do estado de Roraima para o acesso aos dispositivos legais, além de esclarecimentos acerca dos trâmites burocráticos e administrativos para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação Especial para pessoas com deficiência, o processo de benefício fiscal para a aquisição de veículo zero e para adquirir a credencial para estacionar em vagas especiais. Concomitantemente, explanou-se um panorama sobre a acessibilidade urbana como forma de incluir a pessoa com deficiência no trânsito, com vistas a auxiliar num trânsito mais acessível e humanizado. Ao final deste estudo, foi sintetizado todo o conteúdo numa cartilha informativa de fácil compreensão e acesso destinado a difundir tais informações.

**Palavras-chave:** Trânsito. Acessibilidade Urbana. Benefícios Fiscais. Pessoa com deficiência.

## **ABSTRACT**

Studies about people with disabilities are of great relevance, as well as the public policies that the executive offers to this social segment, since a large portion of the population has a disability. In this way, this dissertation proposed to expand the discussions about the rights of the disabled driver related to traffic. The inclusion of people with disabilities in traffic requires, above all, guarantees that their access will be given in a safe way to promote their autonomy and independence, in addition to clarifications on the bureaucratic and administrative procedures for granting the National Special Driver's License to people with disabilities, the tax benefit process for the acquisition of a zero vehicle and to acquire the credential to park in special spaces. Concomitantly, an overview of urban accessibility was explained as a way to include people with disabilities in traffic, with a view to assisting in a more accessible and humanized traffic. At the end of this study, all the content was synthesized in an informative booklet that was easy to understand and accessible, aimed at disseminating such information.

**Keywords:** Traffic. Urban Accessibility. Legal Benefits. Disabled person

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ACC** – Autorização para Conduzir Ciclomotor
- CFM** – Conselho Federal de Medicina
- CFP** – Conselho Federal de Psicologia
- CID-10** – Classificação Internacional de Doenças versão 10
- CIF** – Classificação Internacional de Funcionalidade
- COEDE** – Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência
- CONTRAN** – Conselho Nacional de Trânsito
- CNH** – Carteira Nacional de Habilitação
- CTB** – Código de Trânsito Brasileiro
- DETRAN** – Departamento Estadual de Trânsito
- GETRAN** – Sistema de Gestão de Trânsito
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- ICMS** – Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços
- NBR** – Norma Brasileira
- IN** – Instrução Normativa
- IOF** – Imposto sobre Operações de Crédito
- IPI** – Imposto sobre produto industrializado
- IPVA** – Imposto sobre propriedade de veículos automotores
- OMS** – Organização Mundial de Saúde
- ONU** – Organização das Nações Unidas
- PCD** – Pessoa com Deficiência
- RENACH** – Registro Nacional de Condutores Habilitados
- RENAVAM** – Registro Nacional de Veículos Automotores
- RFB** – Receita Federal do Brasil
- SEFAZ** – Secretaria Estadual de Fazenda
- SEME** – Seção Médico-Psicológica do DETRAN
- SUS** – Sistema Único de Saúde
- UERR** – Universidade Estadual de Roraima

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>14</b>
<b>1.1. Objetivo Geral.....</b>	<b>16</b>
1.1.2. Objetivos Específicos.....	16
<b>1.2 Metodologia.....</b>	<b>17</b>
<b>2 DEFICIÊNCIA: COMPREENSÃO E RELEVÂNCIA.....</b>	<b>20</b>
<b>2.1 A pessoa com deficiência.....</b>	<b>22</b>
<b>3 ACESSIBILIDADE URBANA: UM PROGRESSO À INCLUSÃO SOCIAL DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA.....</b>	<b>26</b>
<b>4 RESULTADOS .....</b>	<b>31</b>
<b>4.1. Carteira Nacional de Habilitação para Pessoa com Deficiência.....</b>	<b>31</b>
<b>4.2. Aquisição de Veículo com Benefício Fiscal para Pessoa com Deficiência: Legislação e Praxe.....</b>	<b>36</b>
4.2.1 Laudo Médico Comprobatório de Deficiência.....	38
<b>4.3. Vaga de Estacionamento Especial Reservada a Pessoa com Deficiência.....</b>	<b>42</b>
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>47</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>50</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Estudos acerca das pessoas com deficiência são de grande relevância, bem como as políticas públicas que o executivo oferece a este segmento social, uma vez que grande parcela a população tem alguma deficiência.

O conceito de deficiência sofre variação entre o modelo médico e o modelo social, uma vez que é subjetivo a maneira como o aspecto estrutural de cada indivíduo o afeta, interferindo em suas experiências emocionais, psicológicas e sociais, culminando por impactar sua capacidade de realização.

Viver em um corpo com alguma intercorrência de caráter físico, intelectual ou sensorial é apenas uma das inúmeras maneiras de estar no mundo (BARBOSA e SANTOS, 2009). Uma pessoa com diabetes, por exemplo, possui uma deficiência, mas pode não desenvolver limitações com o tratamento adequado. Contudo, esta pessoa possui certa desvantagem em sua vida social, com restrições alimentares, uso contínuo de medicamento e outros.

Assim, é de suma relevância compreender que toda a pessoa com deficiência, embora por conta de tratamentos e terapias que lhes proporcionem melhor qualidade de vida, com autonomia para desenvolver suas atividades cotidianas, precisa ser assistida pelas políticas públicas que lhes são de direito.

A esse respeito, é possível conceituar deficiência como uma das formas de expressão da diversidade humana, a qual demanda ajustes sociais para favorecer a acessibilidade de diferentes pessoas aos diversos ambientes de convivência social, como forma de assegurar a cidadania e a inclusão.

No trânsito, promover os direitos às pessoas com deficiência é garantir maior mobilidade e acessibilidade urbana, o que gera igualdade de oportunidades á todas as pessoas, diminuindo as distinções sociais, isto é, os privilégios desfrutados por uma pequena parcela da população.

A inclusão da pessoa com deficiência no trânsito requer, sobretudo, garantias de que seu acesso se dará de maneira segura e facilitada, de modo que desenvolva sua autonomia e sua independência, pois a inclusão é o direito da pessoa com deficiência ter igualdade de acesso aos locais costumeiros da vida em sociedade, de maneira equitativa, para diminuir as barreiras (ARANHA, 2001).

A legislação brasileira, com o intuito de garantir e efetivar os direitos da pessoa com deficiência, tem aperfeiçoado os dispositivos legais relacionados a este segmento social, com foco na inclusão, principalmente no que tange ao trânsito para que sua circulação neste espaço não seja reduzida ou impedida.

O direito de deslocamento e locomoção, tanto através do meio de transporte público quanto privado, é uma das maiores barreiras que as pessoas com deficiência enfrentam, por conta da falta e/ou condições precárias dos mesmos, o que dificulta sua mobilidade urbana com autonomia (SILVA e DANILEVICZ, 2014).

Com vistas a garantir a efetivação deste direito constitucional, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece a Carteira Nacional de Habilitação Especial para a pessoa com deficiência física ou mobilidade reduzida, a fim de promover sua inclusão no trânsito, como próprio motorista, bem como tornar as interações relacionadas ao tráfego de veículos e pessoas nas vias urbanas mais humanizadas.

Contudo, falta normatização acerca dos trâmites burocráticos para aquisição de tais benefícios, dentre eles a maneira de adquirir o laudo de avaliação médica para comprovação da deficiência em formulário padronizado para então iniciar o processo de isenção de impostos para aquisição de veículo zero, o percurso administrativo para se obter a credencial nacional para estacionar em vagas especiais reservadas a pessoa com deficiência e outros.

A ausência de adaptação nos veículos comuns para o transporte de pessoa com deficiência tem sido, talvez, o maior obstáculo para o exercício desse direito. Além disso, tal exercício acaba sendo inviabilizado também pelo elevado custo das adaptações necessárias ao veículo para a pessoa com deficiência que tenha condições de dirigir (SILVA e DANILEVICZ, 2014, p. 27).

Assim, é de fundamental tornar mais acessível as informações acerca de tais benefícios e direitos, esclarecendo os caminhos administrativos e burocráticos, a fim de dirimir dúvidas corriqueiras e ansiedades provenientes da falta de normatização e conhecimentos acerca de como usufruir destes serviços e benefícios.

A aquisição de veículo zero com isenção de impostos também se caracteriza como um dos benefícios tributários legais da pessoa com deficiência. Este direito engloba inclusive, menor de idade, os quais podem adquirir um veículo por meio de seu representante legal, o qual auxiliará na locomoção do mesmo.

Sabe-se que a isenção de Impostos na aquisição de veículos é um meio de melhorar a qualidade de vida das pessoas com deficiência, que necessita de um veículo especialmente adequado às suas necessidades, gerando com

isso mais mobilidade e independência, colocando-os em igualdade de condições com as demais pessoas (CARVALHO, 2015, p. 06).

Este benefício é essencial para popularizar o acesso de pessoas com deficiência ao trânsito, já que o preço das adaptações veiculares é alto e o número de pessoas com rendimentos para custear estes serviços é reduzido.

A Norma Brasileira 9050 (NBR 9050) caracteriza como acessibilidade urbana a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaços e equipamentos urbanos”.

Conhecer e discutir esta temática não deve restringir-se apenas aos diretamente ligados à questão nem ao seletor público acadêmico, mas este conhecimento é de relevância à toda sociedade, principalmente por tratar de princípios constitucionais que promovem a cidadania e melhoram a qualidade de vida das pessoas com deficiência.

A partir deste panorama e com vistas a mudar este paradigma, este estudo almejou auxiliar na normatização de tais processos administrativos, bem como difundir estes direitos, de maneira a facilitar o acesso de todos à informação e promover um trânsito mais humanizado e acessível.

Assim, foram sintetizados os objetivos da seguinte maneira:

### **1.1. Objetivo Geral**

Descrever os benefícios legais relacionados ao trânsito e como acessá-los para o motorista com deficiência no estado de Roraima.

#### **1.1.2. Objetivos Específicos**

- Apresentar o percurso para concessão da CNH para PCD;
- Descrever os procedimentos legais para a aquisição de veículo zero com benefícios fiscais para PCD;
  - Relatar o processo para obtenção da Credencial de Estacionamento para vagas destinadas a PCD;
  - Estruturar uma cartilha informativa de fácil compreensão e acesso com os procedimentos legais para o acesso dos benefícios supracitados.



## 1.2. Metodologia

Esta pesquisa bibliográfica caracterizou-se quanto aos seus objetivos como de natureza descritiva, pois buscou descrever aspectos acerca da acessibilidade no trânsito, no que tange ao motorista com deficiência, incluindo as particularidades da concessão da CNH para pessoa com deficiência e os procedimentos para adquirir os benefícios fiscais para aquisição de veículo zero para pessoa com deficiência no trânsito.

Com o intuito de construir caminhos propícios para avançar na disseminação destes benefícios, desenhou-se estratégias que permitiram uma visualização clara do percurso trilhado para se usufruir de tais benefícios legais.

Este paradigma é defendido por Lakatos e Marconi (2003, p. 163):

Nas investigações, em geral, nunca se utiliza apenas um método ou uma técnica, e nem somente aqueles que se conhece, mas todos os que forem necessários ou apropriados para determinado caso. Na maioria das vezes, há uma combinação de dois ou mais deles, usados concomitantemente.

Cervo e Berviam (1983, p. 55) afirmam que “a pesquisa bibliográfica busca conhecer e analisar as contribuições culturais ou científicas do passado sobre determinado assunto, tema ou problema”, enquanto para Silva e Menezes (2011) a pesquisa de caráter qualitativa objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos.

A abordagem da pesquisa foi de caráter qualitativo, onde de acordo com Silva e Menezes (2001) objetivou gerar conhecimentos para aplicação prática dirigida à solução de problemas específicos. Richardson reforça afirmando que “a pesquisa qualitativa pode ser caracterizada como a tentativa de uma compreensão detalhada dos significados e características situacionais (RICHARDSON 2007, p. 90)”.

O tipo de abordagem qualitativa tem por finalidade identificar as particularidades da legislação brasileira acerca da pessoa com deficiência no trânsito, bem como as questões burocráticas no estado de Roraima para que o motorista com deficiência usufrua de tais benefícios.

A pesquisa foi de natureza exploratória, ou seja, visou proporcionar maior familiaridade ao problema com vistas a torná-lo explícito, incluindo levantamento

bibliográfico e documental na Legislação Brasileira de Trânsito, Lei de Inclusão da Pessoa com Deficiência e base de dados do DETRANRR e análise documental.

Segundo Lakatos e Marconi (2003, p.190) defendem que:

Pesquisa exploratória é uma investigação de pesquisa empírica que o objetivo é a formulação de questões ou de um problema, com tripla finalidade: desenvolver hipótese, aumentar a familiaridade do pesquisador com o ambiente, fato ou fenômeno, para realização de uma pesquisa futura mais precisa ou modificar e clarificar conceitos.

Este estudo foi destinado às pessoas com deficiência, envolvendo tanto as que almejam ser motoristas, dirigindo seus próprios veículos, quanto os passageiros com deficiência que também necessitam das medidas de inclusão relacionadas ao trânsito. Segundo Lakatos e Marconi (2003, p.225) “universo ou população é o conjunto de seres animados ou inanimados que apresentam pelo menos uma característica em comum”.

Após a coleta de dados, foi realizada uma análise de conteúdo, conforme Bardin (2011), com os dados editados e organizados para melhor visualização, compreensão e interpretação dos resultados, os quais foram posteriormente discutidos, afim de expor a pesquisa de maneira clara.

Para Bardin (2011), o termo análise de conteúdo designa:

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando a obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens (Bardin, 2011, p. 47).

Este estudo então culminou com a elaboração de uma cartilha para o motorista com deficiência, com apresentações relacionadas aos seus direitos no trânsito, com uma linguagem de fácil compreensão e acesso, caracterizado como um dispositivo de facilitação do processo de inclusão da pessoa com deficiência, a qual poderá ser divulgada ao público alvo por meio de parcerias entre UERR, DETRAN e COEDE.

Esta cartilha é um ganho político significativo para a autonomia e qualidade de vida da pessoa com deficiência uma vez que haverá, sobretudo segurança para ir e vir no trânsito. Os benefícios tributários para a aquisição de veículos automotores adaptados tornam a possibilidade de exercer a cidadania mais favorável à pessoa com deficiência.

Assim, este produto será bastante relevante para a promoção de um trânsito inclusivo, no qual todos tenham acesso com isonomia e equidade, facilitando a acessibilidade de quem necessita afinal o trânsito é o principal meio de acesso a todos os demais direitos.

A acessibilidade da pessoa com deficiência é um direito constitucional que proporciona uma integração social eficaz e autônoma. Dessa forma, é fundamental sensibilizar o poder público e a sociedade em geral acerca da transformação não só dos espaços físicos, como também do trânsito, dirimindo a segregação, a discriminação e a exclusão da pessoa com deficiência deste meio.

## 2. DEFICIÊNCIA: COMPREENSÃO E RELEVÂNCIA

A definição de deficiência passou de um modelo individual, restrito apenas a pessoa com deficiência e sua família, os quais ficavam a mercê da solidariedade de outrem, para um modelo de conceito moral e social, ultrapassando os espaços domésticos para a vida pública, uma vez que ficou exposto que não era a natureza quem causava impedimentos, mas a cultura da normalidade.

A tese central do modelo social desloca para a organização da sociedade a necessidade de enfrentar a deficiência como uma questão pública, e não mais somente restrita à esfera privada e dos cuidados familiares. A lesão é uma característica corporal, ao passo que deficiência é o resultado da opressão e da discriminação sofrida em face de uma sociedade pouco sensível a diversidade (SANTOS, 2008, p. 506)

A promulgação da Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as Pessoas com Deficiência, por meio do Decreto n.º 3.956/01, apresentou o conceito de deficiência como uma restrição física, mental ou sensorial, de natureza permanente ou transitória, que limita a capacidade de exercer uma ou mais atividades essenciais da vida diária, causada ou agravada pelo ambiente econômico e social (BRASIL, 2001)

Barbosa e Santos (2009) defendem que esta Convenção foi um grande avanço para este segmento da sociedade, uma vez que a pessoa com deficiência é uma expressão da diversidade humana, com garantias de direito e políticas públicas que lhe assegurem o pleno exercício de sua cidadania.

Posteriormente, com a Organização Pan-Americana da Saúde, por meio da Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF), estabelece que deficiência seja descrita como as anormalidades nos órgãos e sistemas e nas estruturas do corpo (FARIAS E BUCHALLA, 2005).

É através da CIF que é possível mensurar as capacidades funcionais de cada pessoa com deficiência e assim propor a melhor forma de atendê-la, possibilitando-lhe autonomia e segurança, pois nenhuma pessoa é igual a outra e isto se estende também a pessoa com deficiência. Dois deficientes auditivos, por exemplo, podem ter sua Classificação CIF completamente diferentes.

Refletir sobre as potencialidades e limites da deficiência, considerando o meio social, numa perspectiva de associação entre os dois aspectos é bastante relevante

para se promover a inclusão e a participação de maneira ativa destas pessoas de maneira eficiente e plena.

França (2013), explica que a deficiência é entendida como um fenômeno próprio do corpo, em que a ausência de partes ou limitações funcionais são elementos definidores. Para o modelo biomédico, a deficiência nada mais é que a consequência lógica e natural do corpo com lesão, a qual foi adquirida inicialmente por meio de uma doença, sendo uma consequência desta (FRANÇA, 2013).

No entanto, o conceito biomédico ignora a responsabilidade que a sociedade tem em garantir o pleno exercício da cidadania, o que inclui também a pessoa com deficiência, corroborando para o aumento da opressão, discriminação e desigualdade vivenciados pela pessoa com deficiência.

Concomitantemente, é necessário escutar a própria pessoa com deficiência, como ela compreende suas limitações funcionais e também suas potencialidades, considerando que determinadas limitações podem ser consideradas ou não percalços dependendo do contexto social.

Então, é indispensável assimilar e refletir acerca da deficiência e toda sua magnitude e complexidade para que as políticas públicas sejam fundamentais para assegurar a proteção dos direitos da pessoa com deficiência, para que desfrutem da vida e das atividades cotidianas com dignidade.

Atualmente ainda se luta por tolerância e respeito às diferenças, quando a sociedade já deveria estar em busca de estabelecer sentimentos e atitudes de solidariedade e empatia, considerando que a diferença é a essência social. Silva (2006) esclarece que a pessoa com deficiência é tolerável na sociedade e a indiferença e frieza é o que lhe resta como condição de sobrevivência. Ou seja, está sempre sendo visto como um peso, uma cota a ser cumprido, um empecilho.

Em adição, o Decreto nº 3.298 de 1999, que dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência apresenta três conceitos, a saber:

- I-Deficiência: toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano;
- II-Deficiência permanente: aquela que ocorreu ou se estabilizou durante um período de tempo suficiente para não permitir recuperação ou ter probabilidade de que se altere, apesar de novos tratamentos; e
- III-Incapacidade: uma redução efetiva e acentuada da capacidade de integração social, com necessidade de equipamentos, adaptações, meios ou

recursos especiais para que a pessoa portadora de deficiência possa receber ou transmitir informações necessárias ao seu bem-estar pessoal e ao desempenho de função ou atividade a ser exercida "(BRASIL,1999, p.1)

Destaca-se, ainda, conforme o Ministério da Educação que a deficiência física pode ser: a) temporária, que quando tratada, permite que o indivíduo volte às suas condições anteriores, b) recuperável, no qual melhora por meio do tratamento, ou suplência por outras áreas não atingidas, c) Definitiva - quando apesar do tratamento, o indivíduo não apresenta possibilidade de cura, substituição ou suplência, d) Compensável - é a que permite melhora por substituição de órgãos, como o uso de prótese, após uma amputação (BRASIL,2006)

Igualmente, a deficiência ainda pode ter diversas causas, a saber:

Hereditária - quando resulta de doenças transmitidas por genes, podendo manifestar-se desde o nascimento, ou aparecer posteriormente.

Congênita – quando existe no indivíduo ao nascer e, mais comumente, antes de nascer, isto é, durante a fase intra-uterina.

Adquirida - quando ocorre depois do nascimento, em virtude de infecções, traumatismos, intoxicações (BRASIL, 2006,10p.)

O conceito de deficiência, portanto, deve se pautar em termos políticos e não exclusivamente em termos biomédicos, uma vez que quanto maiores as barreiras sociais, maiores serão os empecilhos para a participação social da pessoa com deficiência. Afinal, a deficiência torna-se uma questão de injustiça quando a sociedade não consegue trata-la com equidade, criando barreiras à pessoa com deficiência ao acesso aos ambientes sociais, de maneira física ou moral.

## **2.1. A pessoa com deficiência**

A responsabilidade social com as pessoas com deficiência vem se modificando ao longo da história, tanto nos que se refere aos pressupostos filosóficos, quanto políticas públicas que lhe assegurem pleno exercício e qualidade de vida, vindo de um cenário em que este segmento social não tinha nenhum direito assegurado, dependendo exclusivamente da caridade humana (ARANHA, 2001).

No decorrer dos anos, muitas foram as conquistas das pessoas com deficiência, o que significa um ganho para toda a sociedade, uma evolução na busca de defesa e garantia de seus direitos enquanto seres humanos e cidadãos, com vistas a favorecer a reflexão acerca de suas demandas.

A Organização das Nações Unidas (ONU) promulgou a Declaração dos Direitos da Pessoa com Deficiência, em 1975 a qual define pessoa com deficiência, ainda utilizando o termo atualmente em desuso “pessoa deficiente” como qualquer pessoa que seja incapaz de assegurar por si mesma, total ou ainda que parcial, as necessidades de uma vida individual ou social normal, em decorrência de uma deficiência, congênita ou não, em suas capacidades físicas ou mentais (ONU, 1975).

No mesmo sentido, a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência de 2007 estabelece que pessoas com deficiência são aquelas que tem algum tipo de impedimento de longo prazo, seja ele 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 (BRASIL, 2007).

Posteriormente, com a promulgação da Lei 13.146 de 2015, popularmente conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, o mesmo conceito foi recepcionado pela referida Lei (BRASIL, 2015).

Quanto a classificação dos tipos de deficiência, o Decreto nº 5.296 de 2004 estabelece critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, o qual estabelece a classificação quanto aos tipos de deficiência, o qual cita-se:

- a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;
- b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;
- c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;
- d) deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer e trabalho; e) deficiência múltipla - associação de duas ou mais deficiências; e
- f) pessoa com mobilidade reduzida, aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo,

dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção (BRASIL, 2004, 1.p)

A partir deste cenário, compreende-se que é de suma importância buscar maneiras de incluir a pessoa com deficiência na sociedade para que possa exercer sua cidadania de maneira plena, com segurança, autonomia e independência.

Santos (2008) defende que apesar da deficiência ser uma manifestação da diversidade humana, em nossa sociedade contemporânea, da forma como está organizada, resulta num fenômeno de desigualdade, por não estar de fato adaptada para conviver com as diferenças.

Sendo assim, apesar de todo o aporte que garante a esta parcela da população plena direito e maneiras de melhorar sua qualidade de vida, o que se observa na prática, é uma tentativa social de associar o valor da pessoa a sua capacidade funcional.

A existência dos entraves ambientais e sociais é que prejudicam a garantia de direitos deste segmento social e provocam desigualdades. Logo, a deficiência deixa de ser apenas um atributo das intercorrências individuais para ser o resultado de uma sociedade não inclusiva (DINIZ, BARBOSA e SANTOS, 2009).

Nessa lógica imprudente, a pessoa com deficiência passa a ser considerada menos importante socialmente que aquela que consegue realizar mais atividades, culminando por expandir o preconceito e a exclusão de tais pessoas, uma vez que as relações sociais estão cada vez mais impeditivas para a reflexão sobre a própria existência.

Numa sociedade que impõe renúncias e sacrifícios, que enrijece o pensamento dadas as condições de sobrevivência num contexto de privações determinadas por relações desiguais, de apropriação concentrada dos bens materiais e simbólicos, o preconceito torna-se um elemento presente e frequente no processo de conhecer, restringindo-se, por conseguinte, à mera apreensão do imediato. (SILVA, 2006, p. 424)

O Brasil mantém ainda uma visão limitada com relação às garantias de direitos das pessoas com deficiência, onde se vê em todas as esferas de governo que a responsabilidade por acessar programas, projetos e atividades são quase exclusivamente da própria pessoa com deficiência ou sua família (ARANHA, 2001).

Pode-se afirmar que a luta das pessoas com deficiência ocorre principalmente pela falta de desejo da sociedade e governo em geral em se tomar



conhecimento desta causa. Toda esta dificuldade em acessar os ambientes comuns da sociedade, muitas pessoas com deficiência experimentam o sentimento de exclusão e acabam isolando-se do convívio em sociedade em face a tantas barreiras físicas e morais, o que acarreta consequências negativas à sua vida, inclusive na esfera psicológica.

Portanto, é necessário um esforço coletivo no que diz respeito a identificação e planejamento de políticas públicas na tentativa de favorecer a inclusão da pessoa com deficiência na sociedade de maneira plena, para que se conquiste um país com mais justiça social e compromisso pelo bem estar de sua população.

Em face do cenário atual, pode-se afirmar que a simplificação da visão do ser humano como um objeto, uma fórmula única a qual todos precisam se encaixar, torna propensa a generalização da utilização de estereótipos e juízo de valor a quem tem alguma deficiência, uma vez que tal pessoa trás à tona a fragilidade que se quer negar numa sociedade que cultua um padrão aparentemente forte e saudável, cujas pessoas mascaram suas próprias fraquezas.

### **3. ACESSIBILIDADE URBANA: UM PROGRESSO À INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA**

A deficiência pode ser definida como impedimento de longo prazo de caráter físico, mental, intelectual ou sensorial, de forma tal que limite a participação plena e efetiva da pessoa na sociedade, em igualdade de condições com as demais, de acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência, aprovado pela Lei 13.146, de 06/07/2015 (BRASIL, 2015).

Existem no Brasil, 45,6 milhões de brasileiros com algum tipo de deficiência, o que equivale a cerca de 24% por cento da população brasileira, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Este índice é superior a estimativa da Organização Mundial de Saúde (OMS) que aponta um número de 10% da população mundial com algum tipo de deficiência física, mental, visual, auditiva, dentre outras. No estado de Roraima este número é de aproximadamente 7%, em conformidade com o Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência - COEDE (COEDE, 2021).

Silva e Danilevicz (2014) esclarecem que deficiente não é apenas a pessoa desprovida de um membro do corpo, mas aquela cuja falta deste dificulta seu relacionamento e integração social. Portanto, é preciso considerar o grau de limitações para integração com a sociedade e o meio no qual a pessoa com deficiência está inserida para analisar a concessão de tratamento diferenciado a mesma que seja mais adequado à sua demanda.

Selváticos (2008) elucida que a deficiência pode gerar a necessidade de tratamento especial para que as oportunidades se igualem, como forma de assegurar a cidadania e garantir a qualidade de vida e autonomia deste grupo de pessoas, no intuito de se conseguir uma sociedade mais justa e igualitária.

A possibilidade de fornecer tratamento desigual às pessoas com deficiência, as quais estão em situação de desigualdade com relação ao restante da sociedade, com vistas a conceder justiça social à relação, caracteriza a promoção de direitos de igualdade em face do Estado (SILVA e DANILEVICZ, 2014). Esta é uma questão de suma importância e que diz respeito a todos os cidadãos, não somente às autoridades e às pessoas com deficiência, mas toda a sociedade é responsável pela efetivação deste dispositivo.

Araújo e Anselmo (2015) reforçam que para se conseguir a efetividade desses tratamentos é necessário garantir primeiramente o direito ao acesso. Exemplificam que é impossível obter direito ao trabalho numa cidade sem acessibilidade, ou meios de transporte sem acesso às pessoas com deficiência que pretendem trabalhar ou ter uma tarde de lazer. Dessa forma, a acessibilidade deve ser vista como ponto central para os demais direitos da pessoa com deficiência, seja ela qual for, física, auditiva, visual, mental e outras.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 tratou de refletir seu espírito cidadão, quando da proteção das pessoas com deficiência. Além de garantir a igualdade, como forma inequívoca de manifestação democrática, especificou que não poderia haver qualquer forma de discriminação. E, mesmo com tais reforços, procurou ainda dizer que não seria admitido qualquer preconceito, quando da apresentação da pessoa com deficiência (ARAÚJO e ANSELMO, 2015, p. 02).

A Carta Constitucional prevê benefícios legais específicos para pessoas com deficiência, visando garantir os direitos, a qualidade de vida e a contribuição social deste público, inclusive relacionados ao trânsito, o qual possibilitará seu acesso à todos os demais direitos, sendo esta uma questão de importância transversal para a sociedade.

A principal via de acesso aos demais direitos e concessões tanto à pessoa com deficiência quanto às demais é o trânsito. Rozestraten (2012, p. 4) o define como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”.

O trânsito também é considerado como um espaço de convivência social, a qual pode ocorrer de forma satisfatória ou não, por conta de fatores econômicos, sociais, culturais, emocionais e ambientais, tais como vias esburacadas, mal planejadas, sinalização precária, congestionamentos, entre outros (CRISTO. 2020).

Assim, com vistas a efetivar as preconizações da Constituição Federal e promover a qualidade de vida da pessoa com deficiência, é possível verificar uma série de dispositivos legais que viabilizam a autonomia deste público em suas atividades rotineiras ligadas ao trânsito, tais como rampas de acesso em órgãos públicos, vias urbanas largas e adaptadas, benefícios tributários para aquisição de veículos, dentre outros que auxiliam na mobilidade e acessibilidade urbana com autonomia.

É preciso frisar que a sociedade é que deve adaptar-se para conviver com a pessoa com deficiência e não o contrário, pois neste caso, não havendo a possibilidade de adaptação da pessoa, haverá então uma nova exclusão. Por este prisma, Cruz (2003, p. 04) elucida:

O “problema” não é do surdo, que não entende o que está sendo dito na TV e sim, da emissora que não colocou a legenda; o “problema” não é do cego que não consegue estudar e, sim dos estabelecimentos de ensino que não publicam e nem adquirem computadores em braile e que também não habilitam seus professores na Libras; o “problema não é do deficiente físico que não pode subir escadas ou entrar num ônibus e, sim do Estado que aprovou construções e veículos sem rampas ou elevadores de acesso.

O Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, define como acessibilidade o que disponibiliza condições de uso, com segurança e autonomia, total ou assistida, de espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, meios de comunicação, acesso a informação, bem como serviços e meios de transporte e dos dispositivos, por pessoa com deficiência.

Apesar do inegável avanço da legislação brasileira em favor da inclusão da pessoa com deficiência, em especial às práticas relacionadas ao trânsito e acessibilidade, este público ainda encontra inúmeras barreiras e empecilhos que dificultam e até mesmo impedem sua circulação em vias públicas, uma vez que a prática ainda está distante da teoria.

Necessário se faz, portanto, que condições para uma existência digna sejam ofertadas, asseguradas a todo cidadão, sem exceção, incluindo minorias, como a pessoa com deficiência. Não é possível falar em dignidade quando situações discriminatórias, grotescas, limitadoras, como a de pessoas que utilizam cadeiras de rodas serem pegadas no colo para poder adentrar prédios, ou ainda, empurradas no meio do trânsito, sem espaço para locomoção com autonomia, ainda sejam corriqueiras e encaradas como naturais (SELVÁTCIS, 2008, p. 26)

Com vistas a garantir a dignidade humana da pessoa com deficiência, de forma tal que possa viver com condições adequadas ao seu desenvolvimento pessoal e social, é necessário disponibilizar oportunidades para que sejam respeitados seus direitos e particularidades de modo que garanta sua integridade com autonomia na sociedade (CRUZ, 2003). Esta prática inclusiva emitirá alicerçar o país no princípio da igualdade preconizado pelos direitos humanos e constitucionais.

Tornar o trânsito acessível à pessoa com deficiência, portanto, requer um esforço transversal de toda a sociedade, perpassando toda esfera de governo, uma

vez que diz respeito a todo o sistema de tráfego de veículos e pessoas e, portanto, revestido de importância vital à inclusão social da pessoa com deficiência.

Fraser (2002) frisa que os recentes avanços nas políticas públicas às pessoas com deficiência, em termos de acessibilidade e outros são dificultados por barreiras de ordem econômica, ideopolítica e cultural, impostos pela sociedade brasileira, a qual é considerada como extremamente desigual. É preciso importar-se com este segmento social e suas demandas de igualitarismo e reconhecimento.

Facilitar a mobilidade urbana das pessoas com deficiência é uma alternativa para garantir a inclusão de tais pessoas, considerando que a dificuldade de locomoção muitas vezes inviabiliza o acesso aos locais de tratamento (ELIAS, MONTEIRO e CHAVES, 2008).

Garantir o acesso a estes direitos, bem como orientações quanto ao caminho que se deve percorrer para adquiri-los diminui o ônus que, na maior parte, é o limitador para a obtenção destes benefícios. Os devidos esclarecimentos também permitem uma maior segurança e autonomia para a própria pessoa com deficiência ir atrás, sem necessitar de um familiar para acompanhá-lo, o que também pode dificultar o processo.

A este respeito, Elias, Monteiro e Chaves (2008) sugerem que empoderar a pessoa com deficiência para que esta possa exercer seu papel de cidadã com plenitude é um forte apelo para a facilitação de todo este processo. Para tanto, é primordial quebrar os paradigmas envoltos a pessoa com deficiência e construir outros livres de preconceito e discriminação, para a criação de políticas públicas e institucionais adequadas às suas demandas.

Assim, é primordial compreender as implicações da acessibilidade urbana, bem como a mobilidade, no que tange as pessoas com deficiência, para entender a importância dos benefícios legais referentes ao trânsito, os quais visam uma maior autonomia e segurança à todos, promovendo um trânsito mais humanizado.

Para se alcançar uma sociedade mais justa é preciso que a sociedade se organize para efetivar a acessibilidade da pessoa com deficiência, por meio de adaptações necessárias e reais, não apenas através de resoluções e decretos. É ineficaz promover igualdade de oportunidades se não há garantia de acesso das pessoas com deficiência a tais oportunidades (ARANHA, 2001).

É notória a falta de divulgação acerca dos benefícios legais à este público, incluindo os tributários e da obrigatoriedade da acessibilidade em órgãos e vias públicas que representam o caminho para a efetivação dos direitos fundamentais da pessoa com deficiência, especialmente ligados a área de trânsito.

Não há modelos prontos, nem receitas em manuais. A sociedade brasileira ainda precisa tornar sua prática consistente com seu discurso legal. Há que buscar soluções para a convivência na diversidade que a caracteriza, enriquece, dá sentido e significado. Há que efetivamente favorecer a convivência e a familiaridade com as pessoas com deficiência, derrubando as barreiras físicas, sociais, psicológicas e instrumentais que as impede de circular no espaço comum (ARANHA, 2001, p. 170)

É preciso considerar ainda que as barreiras surgem de acordo com o meio social e as dificuldades impostas pela própria comunidade. Estas limitações atingem diretamente a pessoa com deficiência, pois quanto maiores os empecilhos, mais reduzida será sua autonomia durante a inclusão social, e menor será a chance de mudar o paradigma atual de que a pessoa com deficiência é incapaz.

## **4. RESULTADOS**

Esta pesquisa propôs-se a difundir os direitos pertinentes aos motoristas com deficiência, com a motivação de despertar nesta parcela populacional o desejo de se incluir cada vez mais no trânsito, de maneira autônoma, com independência, sem necessitar de outra pessoa para se locomover neste espaço e, dessa maneira, avançar no conhecimento sobre a pessoa com deficiência no trânsito e suas demandas.

Desse modo, foram elencados três direitos essenciais à inclusão do motorista com deficiência no trânsito, os quais apesar da suma importância não são amplamente divulgados, sendo eles:

### **4.1. A carteira nacional de habilitação para pessoa com deficiência**

O direito de deslocamento e locomoção, tanto através do meio de transporte público quanto privado, é uma das maiores barreiras que as pessoas com deficiência enfrentam, por conta da falta e/ou condições precárias dos mesmos, o que dificulta sua mobilidade urbana com autonomia (SILVA E DANILEVICZ, 2014).

Com vistas a garantir a efetivação deste direito constitucional, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece a Carteira Nacional de Habilitação Especial para a pessoa com deficiência física ou mobilidade reduzida, a fim de promover sua inclusão no trânsito, através do veículo próprio, bem como tornar as interações relacionadas ao tráfego de veículos e pessoas nas vias urbanas mais humanizadas.

O processo de concessão da CNH para a pessoa com deficiência segue a mesma padronização da concessão de CNH para a pessoa sem deficiência. O que diferencia é o exame de aptidão física e mental, realizado pelo médico perito de trânsito, através das clínicas credenciadas ao DETRAN.

A Resolução Nº 927/2022, do CONTRAN, que regulamenta tais exames, assegura que a perícia de pessoas com deficiência deve ser realizada por meio de Juntas Médicas, organizadas pelo DETRAN. Assim, no Estado de Roraima, há médicos peritos de trânsito credenciados ao DETRAN com a finalidade de compor Juntas Médicas para avaliação destes candidatos a CNH.

Ao abrir o processo de Primeira Habilitação, a pessoa, com deficiência ou não, é automaticamente encaminhada, por meio de distribuição equitativa, à uma clínica psicológica e uma clínica médica, dentre as clínicas credenciadas junto ao DETRAN para a realização destes exames.

A distribuição equitativa consiste em distribuir igualmente os exames aos profissionais credenciados ao DETRAN, de forma aleatória e impessoal, para que o exame seja realizado sem quaisquer interferências. Este dispositivo está em conformidade com a Resolução Nº 16/2002, do Conselho Federal de Psicologia, que dispõe acerca do trabalho do psicólogo na avaliação psicológica de candidatos a CNH e condutores de veículos e com a Resolução Nº 1636/2002, do Conselho Federal de Medicina, que regulamenta os exames de aptidão física e mental para o trânsito.

O médico perito de trânsito, ao identificar a deficiência durante o exame, encaminha o paciente à Junta Médica do DETRAN, que funciona da Seção Médica e Psicológica do Órgão (SEME). A pessoa então dirige-se à esse serviço com o encaminhamento médico e deverá abrir um processo, por meio de requerimento para Junta Médica.

Para a abertura do processo, é necessário preencher um requerimento solicitando ser submetido a Junta Médica do DETRAN e anexar cópias dos documentos pessoais e comprovante de residência, bem como cópia de laudo médico comprobatório de deficiência e estado clínico, expedido num período máximo de seis meses, ainda que a deficiência seja visível e de caráter permanente. A partir disso é aberto um Processo e este candidato a CNH será encaminhado à Junta Médica para avaliação.

Os médicos peritos da Junta Médica do DETRAN examinam o candidato, estudam o caso e decidem por considerá-lo inapto, apto ou apto com restrições para a direção veicular. Estas restrições são estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), através da Resolução Nº 927/2022 e sua alteração. É possível ainda que a Junta Médica solicite novos exames e/ou laudos de especialistas para embasar sua decisão final.

Tais restrições podem ser divididas entre equipamentos que o condutor deve portar, adaptações em carros, adaptações em motos e ainda limitações no modo de dirigir. Elas são identificadas na CNH através das letras do alfabeto e são apontadas a partir do exame de aptidão física e mental, realizado pelo médico perito.



Estas restrições e seus respectivos códigos podem ser visualizadas a partir da tabela a seguir:

<b>Restrições</b>	<b>Código</b>
Obrigatório o uso de lentes corretivas	A
Obrigatório o uso de prótese auditiva	B
Obrigatório o uso de acelerador à esquerda	C
Obrigatório o uso de veículo com transmissão automática	D
Obrigatório o uso de empunhadura/manopla/pômo no volante	E
Obrigatório o uso de veículo com direção hidráulica	F
Obrigatório o uso de veículo com embreagem manual ou com automação de embreagem ou com transmissão automática	G
Obrigatório o uso de acelerador e freio manual	H
Obrigatório o uso de adaptação dos comandos de painel ao volante	I
Obrigatório o uso de adaptação dos comandos de painel para os membros inferiores e/ou outras partes do corpo	J
Obrigatório o uso de veículo com prolongamento da alavanca e/ou almofadas (fixas) de compensação de altura e/ou profundidade	K
Obrigatório o uso de veículos com prolongadores dos pedais e elevação do assoalho e/ou almofadas fixas de compensação de altura e/ou profundidade	L
Obrigatório o uso de motocicleta com pedal de câmbio adaptado	M
Obrigatório o uso de motocicleta com pedal de freio traseiro adaptado	N
Obrigatório o uso de motocicleta com manopla do freio dianteiro adaptado	O
Obrigatório o uso de motocicleta com manopla de embreagem adaptada	P
Obrigatório o uso de motocicleta com carro lateral ou triciclo	Q
Obrigatório o uso de motoneta com carro lateral ou triciclo	R
Obrigatório o uso de motocicleta com automação de troca de marchas	S
Vedado dirigir em rodovias e vias de trânsito rápido	T

Vedado dirigir após o pôr-do-sol	U
Outras restrições	X

Fonte: Resolução Nº 927/2022/CONTRAN.

De acordo com relatórios do Sistema de Gestão de Trânsito (GETRAN), no estado de Roraima, há um total de 21.953 CNH com restrições, sejam elas apenas uma ou uma combinação de duas ou mais restrições. Este número aparentemente alto, equivale a 16% do total geral de CNH no estado. Dentre estas habilitações, 98% possuem apenas a restrição de Letra “A”, a qual se refere ao uso obrigatório de lentes corretivas.

Partindo do pressuposto que a acuidade visual necessária a torna-se apta a direção veicular estabelecida pela Resolução nº 927/2022 – CONTRAN não considera a pessoa com deficiência visual, pois tal deficiência impede a pessoa de obter a CNH, estando esta inapta a dirigir veículos automotores, o número de pessoas com deficiência que possuem CNH ainda é bastante baixo, com índice de cerca de 1% das CNH do Estado.

Estes dados apontam um número reduzido de pessoas com deficiência no estado que são devidamente habilitadas a dirigir veículos próprios nas vias urbanas e rurais, um número bastante limitado de pessoas, o que pode mostrar que a mobilidade urbana da pessoa com deficiência ainda encontra-se bastante reduzido.

Este índice bastante pode revelar as dificuldades que tais pessoas enfrentam no processo de obter a CNH, uma vez que há pouca publicidade acerca deste direito, bem como há poucas autoescolas preparadas para receber este público, com instrutores e carros adaptados para o ensino. Em Roraima, apenas uma autoescola, de um total de 35, possui um veículo adaptado.

A ausência de adaptação nos veículos comuns para o transporte de pessoa com deficiência tem sido, talvez, o maior obstáculo para o exercício desse direito. Além disso, tal exercício acaba sendo inviabilizado também pelo elevado custo das adaptações necessárias ao veículo para a pessoa com deficiência que tenha condições de dirigir (SILVA E DANILEVICZ, 2014, p. 27).

Esta cartilha pretende tornar mais acessíveis tais benefícios e direitos, esclarecendo os caminhos administrativos e burocráticos, a fim de dirimir principais

dúvidas e ansiedades provenientes da falta de normatização e conhecimentos acerca de como usufruir destes serviços e benefícios.

Após ser considerado apto no exame médico, o candidato então realizará a avaliação psicológica, através de clínica credenciada para a qual foi designado, conforme estabelecido no Formulário do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH).

A avaliação psicológica deve ser realizada, considerando a deficiência do candidato, com técnicas psicológicas específicas para que ele possa realizar a avaliação com autonomia e sem prejuízos por conta das suas limitações físicas.

Vale ressaltar que sob hipótese alguma um determinado teste psicológico poderá ser adaptado ou aplicado de maneira diferente do prescrito no manual, sem que haja prejuízo quanto ao que esta técnica pretende mensurar e analisar durante o processo de avaliação.

Após ser aprovado na avaliação psicológica, o candidato então dará prosseguimento ao processo de obtenção da CNH, com instrutores habilitados para lhe ensinar de acordo com suas limitações e veículo adaptado, de maneira tal que contemple todas as restrições médicas apontadas na perícia realizada pela Junta Médica do DETRAN, as quais constarão em seu processo (CONTRAN, 2022).

Ao ser aprovado nas provas teóricas e prática do DETRAN, o candidato então receberá sua CNH provisória, com validade de um ano, na qual já estarão apontadas, no campo de observações, quais restrições aquela habilitação possui. Após um ano, ele recebe a CNH definitiva, cujo prazo de validade é de quatro anos (CONTRAN, 2022).

A pessoa com deficiência será sempre avaliada pela Junta Médica do DETRAN, após ser encaminhada pelo médico perito das clínicas credenciadas ao DETRAN, nos processos de renovação de exames de CNH, por motivos de vencimento, alterações de dados e outros (CONTRAN, 2022)

À Junta Médica do DETRAN cabe além de considerar a pessoa com deficiência inapta a direção veicular ou apta com restrições, diminuir o prazo de validade da CNH, a qual via de regra tem validade de cinco anos, com exceção da primeira que é de apenas quatro (CONTRAN, 2022)

Através da habilitação para a pessoa com deficiência o tráfego de veículos nas vias públicas torna-se mais seguro e humanizado, promove a inclusão social e

garante o exercício da cidadania com autonomia e dignidade, preceitos dos direitos humanos.

#### **4.2. Aquisição de veículo com benefício fiscal para pessoa com deficiência: legislação e praxe**

A compra de veículo zero com isenção de impostos também caracteriza-se como um dos benefícios tributários legais da pessoa com deficiência. Este direito engloba, inclusive, menores de idade, os quais podem adquirir um veículo por meio de seu representante legal, o qual auxiliará na locomoção do mesmo.

Sabe-se que a isenção de Impostos na aquisição de veículos é um meio de melhorar a qualidade de vida das pessoas com deficiência, que necessita de um veículo especialmente adequado às suas necessidades, gerando com isso mais mobilidade e independência, colocando-os em igualdade de condições com as demais pessoas (CARVALHO, 2015, p. 06).

A Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil Nº 1.769/2017, disciplina a aquisição de automóveis com isenção dos Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI), por pessoas com deficiência física, mental severa ou profunda, ou autista, ainda que menores de dezoito anos.

O IPI é um imposto federal destinado a melhorar a fiscalização do produto. O governo também pode diminuir ou até isentar o IPI de determinado produto a fim de incentivar sua venda. Um carro com isenção deste imposto pode custar até vinte por cento mais em conta que o preço do mercado.

Esta redução do preço auxilia a adaptação veicular, geralmente necessária ao motorista com deficiência, para garantir sua autonomia no trânsito. Estas adaptações veiculares estão previstas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), através da Resolução Nº 927/2022.

Estas adaptações são realizadas por empresas especializadas, após o veículo sair da fábrica. Dessa forma, a redução no preço do veículo muitas vezes é compensada pelo valor pago na adaptação dele e o consumidor final não sente a diminuição do custo.

Ainda assim, este benefício é imprescindível para popularizar o acesso de pessoas com deficiência no trânsito, já que o preço das adaptações veiculares é alto e o número de pessoas com rendimentos para custear estes serviços é reduzido.

O Ministério da Saúde 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 (BRASIL, 2015).

Muitas dessas pessoas necessitam de tratamentos ininterruptos para minimizar os males que as acometem, com uso contínuo de transportes para se locomoverem. É necessário, contudo, um automóvel para suprir as necessidades de locomoção da pessoa com necessidades especiais, que pode consistir em transportar cadeiras de rodas, sacolas, equipamentos, funcionários que as acompanham no tratamento, etc (NAVEGA, 2012, p. 65-66).

A IN RFB nº 1.769/2017, assegurada pela Lei Nº 8.989, de 1995 e nos arts. 3º e 4º do Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, respaldou o benefício fiscal para compra de veículo zero para a pessoa com deficiência auditiva, por entender que tal deficiência, a qual não era englobada pela IN RFB 988/2009.

Este foi uma vitória significativa à população surda que passou a ser contemplada com tal benefício apenas em meados de 2022, com a publicação a nova Instrução Normativa. Antes deste feito, apesar da CNH com restrição, tais pessoas eram excluídas de tal benefício, pois o entendimento era de que sua deficiência não causava dificuldade de locomoção.

Navega (2012) enfatiza que qualquer que seja a deficiência, a pessoa não deixa de ser humana, no que tange ao respeito e à dignidade, os quais devem ser respeitados, sem considerar tais condições que ele as considera secundária. Esta distinção legal ocasionava ainda mais desigualdades e preconceitos.

Há que se considerar que a pessoa com deficiência auditiva total ou parcial tem dificuldades para comunicar-se por meio da fala, necessitando, via de regra, da Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS), a qual é pouco conhecida pelas pessoas sem deficiência auditiva, o que gera redução da autonomia e independência destas pessoas.

Selvátici (2008) constatou em seu estudo acerca da acessibilidade que a maior dificuldade da pessoa com surdez é a comunicação, inclusive durante o processo educacional, pois poucos professores conhecem e tem domínio de LIBRAS, causando constrangimento e até mesmo a evasão. Assim, a atualização da Instrução

Normativa contemplando a população surda para o benefício fiscal é uma vitória à toda a população brasileira na busca por um trânsito mais inclusivo.

### **4.3. Laudo Médico Comprobatório de Deficiência**

Para a obtenção do benefício é necessário a emissão de um Laudo de Avaliação Médica específico da Receita Federal do Brasil, para deficiência física ou visual, mental e autismo, sendo que para os casos de deficiência mental ou autismo é necessário a avaliação também de um psicólogo.

A Instrução Normativa RFB Nº 1.769/2017 determina que o laudo deve ser emitido por serviço público de saúde ou serviço de saúde privado, conveniado ao SUS. Esta mesma IN ressalta que poderá ser aceito o laudo emitido pelo DETRAN ou clínica credenciadas à ele.

O laudo deve ser assinado por dois médicos e o diretor da instituição onde o laudo foi emitido. No Estado de Roraima este serviço não é ofertado na rede pública de saúde e, ainda, é recusado quando à procura pelo mesmo, sob a justificativa de não haver junta médica no estado destinada a este fim.

No Estado de Roraima, o DETRAN realiza este serviço através da Seção Médico-Psicológica (SEME), com médicos credenciados para a realização de Juntas Médicas para processos de habilitação, conforme estabelece a Resolução 927/2022 – CONTRAN.

Para credenciar-se junto ao DETRAN é necessário que o médico seja especialista em medicina de trânsito e ele realizará exames médicos de aptidão física e mental no que concerne a obtenção de Autorização para conduzir Ciclomotor – ACC, Carteira Nacional de Habilitação – CNH, Renovação de CNH, de Adição ou Mudança de Categoria e realização de perícias para emissão de laudo de comprovação de deficiência para Receita Federal.

A INRFB Nº 1.769/2017 não enfoca que o laudo deva ser emitido por médico especialista na área da deficiência. No entanto, é considerado pelo CFM falta ética um médico emitir laudo comprobatório de deficiência e situação clínica em área que não é especialista. Esta conduta pode, inclusive, prejudicar o candidato ao benefício, uma vez que durante o exame físico, alguma particularidade pode ser despercebida.

Além disso, cabe ao Delegado da Receita Federal solicitar novo Laudo caso julgue necessário para deferir o requerimento de isenção de impostos. Assim, é assertivo solicitar o laudo de um médico especialista, para que este seja preenchido de maneira mais completa e adequado, apontando todas as limitações causadas pela deficiência.

Junto com o Laudo Médico de comprovação de deficiência, é necessário apresentar também uma Declaração de Disponibilidade Financeira ou Patrimonial da pessoa com deficiência, ou do seu representante legal; cópia da CNH, caso o beneficiário da isenção seja o condutor.

Há também a possibilidade do beneficiário apontar três motoristas para o seu veículo, devidamente habilitados, Neste caso, constará no documento do veículo quais são as pessoas autorizadas a dirigi-lo. Vale ressaltar que esta hipótese é em caso de pessoa com deficiência impossibilitada de dirigir, tais como menores de idade, pessoas com deficiência visual ou físicas cujas adaptações veiculares não lhes permita dirigir um veículo de maneira autônoma e segura.

Vale ressaltar que é necessário comprovar a representação legal, nos casos em que for por intermédio deste, como menores de idade ou deficientes mentais, dentre outras particularidades.

Cabe ao Delegado da RFB da jurisdição analisar o requerimento de isenção do IPI e deferir ou não o pedido, com base na comprovação da deficiência por meio do Laudo Médico e demais documentos. Caso seja deferido, então será emitida a Carta de Isenção do IPI e com este documento, o beneficiário procurará uma concessionária de seu interesse e apresentará a Carta. Dessa forma, o veículo será fabricado e faturado com esta Isenção.

Este benefício tributário constará no Registro Nacional de Veículo Automotor (RENAVAM), como forma de restrição tributária. Dessa maneira, durante o período de dois anos, a contar da data de fabricação do mesmo, o veículo não poderá ser transferido para outro dono, apenas se houver a liquidação do benefício junto à Receita Federal.

A isenção do IPI será concedida há cada dois anos. Contudo, se após a concessão, por algum motivo a Carta de Isenção não foi utilizada num prazo inferior a 180 dias (validade da Carta), um novo pedido pode ser formalizado a RFB, desde que a Carta seja apresentada para ser desconsiderada e o novo processo ser aberto.

Por causa do caráter personalíssimo deste benefício tributário, sem possibilidade de transferência, caso a pessoa com deficiência usufruindo de tal isenção, venha a falecer, tal benefício será extinto.

Silva e Danilevicz (2014) elucidam, à luz da IN RFB nº 1.769/2017, que a isenção é aplicada apenas a veículos de fabricação nacional e não se estende aos itens opcionais do veículo. Dessa forma, o IPI incidirá sobre todos os demais acessórios não originais do carro a ser adquirido.

Já o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio, Seguros e sobre Operações a Títulos e Valores Mobiliários e Ouro Ativo Financeiro (IOF), de competência da União, cuja finalidade é equalizar o mercado financeiro, apenas é isentado para a aquisição de automóvel por pessoa com deficiência àquela que possui capacidade de dirigir o próprio veículo, excluindo as demais que a isenção do IPI abrange, tais como: deficiência mental, autismo, pessoas com deficiência menores de dezoito anos e deficientes físicos cujas limitações o impeçam de dirigir.

A isenção deve ser estendida àqueles deficientes físicos e mentais que, dada à particularidade de sua deficiência, jamais poderão ser proprietários de veículos, o mesmo ocorre quando o portador de necessidades especiais é criança ou adolescente. Em todos os casos, o encargo de transportar o deficiente recairá sobre seu representante legal. (NAVEGA, 2012, p. 71)

Há ainda o imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação (ICMS), previsto no art. 155, inciso II da Constituição, o qual é da competência dos Estados e do Distrito Federal e regulado por lei ordinária (SILVA E DANILEVICZ, 2014)

Salienta-se que o legislador estadual condicionou a concessão da isenção do ICMS à prévia concessão de isenção do IPI. Desse modo, para a sua obtenção, o adquirente do veículo deverá já estar beneficiado pela isenção do IPI.

Além destas isenções, é direito da pessoa com deficiência ser isenta do IPVA também, que está prevista no art. 4º, inciso VI, da Lei nº 8.115/85, que estabelece a sua concessão à todas as pessoas com deficiência física, auditiva, intelectual ou autismo, ainda que seja por meio de seus representantes.

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) é de âmbito estadual, cobrado anualmente e tem a finalidade de arrecadar dinheiro. Sua alíquota varia em cada estado, com base nos critérios de cada governo.



No estado de Roraima, está normatizado através do Convênio 38, de 30/03/2012, celebrado pela Secretaria de Fazenda do Estado (SEFAZ), o qual foi prorrogado e está em vigor até 2024, conforme Convênio Nº 178/2021.

Dessa maneira, a isenção do IPVA destina-se à todas as pessoas com deficiência, mesmo as que são capazes de conduzir o veículo, ou seja, as que não possuem CNH. Nos casos em que a pessoa com deficiência é menor de idade, deficiente mental ou alguma outra particularidade que o impede de dirigir, seu representante legal é que fará jus ao benefício, com fins de facilitar sua locomoção.

Este benefício não era concedido às pessoas com deficiência impossibilitadas de dirigir até o ano de 2021, contemplando apenas os motoristas com deficiência, uma peculiaridade legislativa incoerente e discriminatória, uma vez que restringia o benefício, excluindo o próprio deficiente que ficava em desvantagem por suas limitações não o permitirem dirigir, necessitando de um motorista.

Sobre isto, Navega (2007, p. 06) também defende:

Estender o benefício aos portadores de deficiência não motoristas seria dar interpretação a um princípio existente na própria Constituição. A concessão da isenção fiscal só para pessoas com deficiência física condutores, promove flagrante desigualdade de forma injustificada, pois como visto alhures, pode haver distinção legal justamente para evitar maiores desigualdades.

Esta exclusão feria o princípio da igualdade e isonomia preconizado pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência, de que não poderão sofrer nenhuma espécie de discriminação. O Estatuto considera discriminação toda forma de distinção, restrição ou exclusão.

Para ser Isento do IPVA, é necessário também um Laudo de Comprovação de Deficiência Física e/ou Visual. Este Laudo, nos moldes do Convênio 38, de 30/03/2012 torna-se mais acessível, pois é necessário o preenchimento com as especificações clínicas da deficiência e a assinatura de dois médicos e do diretor da Unidade Emissora do Laudo. Para casos de deficiência intelectual e/ou autismo é necessário também a avaliação de um psicólogo para a emissão do documento.

Este Laudo deve ser enviado à Secretaria de Estado da Fazenda (SEFAZ), por meio do site. Após o deferimento do pleito será expedido um Ato Declaratório, o veículo torna-se isento do imposto por todo o tempo em que permanecer no nome da pessoa com deficiência, não sendo necessária sua renovação, apenas a apresentação do Ato Declaratório anualmente.

Assim, uma vez comprovada a deficiência, submetendo-se aos procedimentos administrativos necessários e preenchendo todos os requisitos para obtenção da isenção de impostos, é possível à pessoa com deficiência adquirir um veículo com estimativa de 25 à 27% de redução da importância final, caso o veículo não necessite de muitas adaptações ou as adaptações sejam as que já estão popularizadas no mercado, tais como direção hidráulica ou câmbio automático.

A guisa de informação, as concessionárias locais disponibilizam para venda com benefício fiscal para PCD em média apenas um ou dois modelos de veículos dos quais vendem, apesar de não constar em nenhuma Lei, Instrução Normativa ou mesmo na Carta de Isenção que o beneficiário poderá fazer jus apenas a determinados modelos.

Quando a adaptação veicular abrange além das já popularizadas, esta demanda diminui ainda mais, o que dificulta a aquisição do veículo justamente pelas pessoas com maiores dificuldades de locomoção.

Na prática muitas pessoas com deficiência, acabam desistindo do benefício por conta deste impasse. Arcaram com os valores para serem avaliadas pela Junta Médica do DETRAN, estão com a Carta de Isenção da RFB, mas não encontram veículos disponíveis no mercado.

#### **4.3. VAGA DE ESTACIONAMENTO ESPECIAL RESERVADA PARA PESSOA COM DEFICIÊNCIA**

A legislação brasileira, com o intuito de garantir e efetivar os direitos da pessoa com deficiência, tem aperfeiçoado os dispositivos legais relacionados à este segmento social, com foco na inclusão, principalmente no que tange ao trânsito para que sua circulação neste espaço não seja reduzida ou impedida.

A inclusão da pessoa com deficiência no trânsito requer, sobretudo, garantias de que seu acesso se dará de maneira segura e facilitada, de modo que desenvolva sua autonomia e sua independência.

Em meio ao trânsito caótico que vemos no cotidiano das grandes cidades, reservar vagas especiais de estacionamento às pessoas com deficiência é de grande

valia ao processo de inclusão social e acessibilidade, pois favorece a mobilidade urbana.

A Resolução 304/2008, dispõe acerca das vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção, estejam elas conduzindo o veículo ou estejam como passageiro (CONTRAN, 2008).

De acordo com a resolução supracitada, 2% de todas as vagas de estacionamento deverão ser reservadas à este segmento social. Tais vagas deverão ser de fácil acesso e sinalizadas, a fim de garantir que a pessoa com deficiência estará segura no trânsito, conseguindo estacionar com certa rapidez mesmo em meio ao grande fluxo de veículos que causa competição por vagas de estacionamento.

Estas vagas devem ser projetadas o mais próximo possível às entradas do estabelecimento, bem como em lugares acessíveis, tais como rampas de acesso e outros, para efetivar os preceitos da acessibilidade e inclusão social da pessoa com deficiência, de modo que garanta seu exercício de cidadania com plenitude (OLIVEIRA, FERREIRA E AFONSO, 2007).

Estes autores alertam é imprescindível amenizar o desgaste físico das pessoas com deficiência, diminuindo os percursos o quanto for necessário e uma das formas de se efetivar isto é através da reserva de vagas de estacionamento em locais próximo e devidamente sinalizadas.

Araújo (2010) alerta que a lei não pretende com as vagas de estacionamento para pessoas com deficiência, consolar e compensar a pessoa pela falta de um membro ou alguma outra limitação, mas diminuir a desigualdade que o impede de se locomover no espaço público como as demais.

É difícil, naturalmente, equiparar deficiência, pois por menor que seja a deficiência de uma pessoa, ela terá muito mais importância e significado para a sua própria vida, do que qualquer deficiência de outrem, ainda que seja infinitamente mais grave, do ponto de vista médico (ARAUJO, 2010, p. 5).

Assim, as vagas de estacionamento reservadas às pessoas com deficiência é um dispositivo primordial para a acessibilidade, envolvendo diversos fatores, tais como:

A acessibilidade no estacionamento ou transporte coletivo envolve aspectos urbanísticos (a reserva de vaga especial no estacionamento e o caminho de acesso, inclusive para aquele que utiliza o transporte coletivo público), aspectos arquitetônicos (demarcação das vagas no estacionamento, e do design), aspectos de informação e comunicação (sinalização) e os aspectos

atitudinais (a percepção das pessoas em relação à acessibilidade: cada cidadão é responsável em garantir o respeito e o direito do outro) (OLIVEIRA, FERREIRA E AFONSO, 2007, p. 03).

Apenas dessa maneira, é possível dizer que o processo de inclusão da pessoa com deficiência no trânsito está efetivado, pois haverá garantias e oportunidades para que elas manifestem todo seu potencial, sua autonomia e independência nos diversos lugares e exercendo seu direito de ir e vir parte de sua cidadania.

Aqueles autores, em seu estudo realizado em Londrina acerca da acessibilidade e de vagas de estacionamento para estudantes com deficiência numa universidade local constataram que:

Embora nos estacionamentos privativos para os servidores houvesse a demarcação do espaço, as vagas especiais para as pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, muitas vezes, estavam ocupadas por outros usuários, impossibilitando que o estudante com mobilidade reduzida tivesse uma rota acessível e segura às dependências da instituição (OLIVEIRA, FERREIRA E AFONSO, 2007, p. 04).

É preciso esclarecer que o comportamento de transgredir regras é bastante forte na cultura brasileira, mesmo que este comportamento culmine em prejuízos a outrem. Dentre as transgressões mais comuns, as quais são inclusive socialmente amenizadas, pode-se citar a utilização as vagas especiais reservadas à pessoa com deficiência.

A este respeito, Neto, Iglesias e Günther (2012) constatam que é comum condutores disporem de justificativas que neutralizam e amenizam seu ato transgressivo, inclusive na tentativa de manipularem responsáveis pela fiscalização do trânsito a não emitirem nenhuma penalidade por conta de sua infração.

Acerca das barreiras atitudinais que reduzem ou até mesmo impedem a acessibilidade no trânsito das pessoas com deficiência é válido apresentar as justificativas utilizadas pelos motoristas infratores que utilizam as vagas de estacionamento reservadas às pessoas com deficiência:

Os dados indicaram a ocupação, sim, da vaga por terceiros, sem nenhum acanhamento por parte destes, justificadas pelos seguintes motivos: pressa, entrega de documentos e lanches, ou pasmem! Por ser a única vaga com sombra disponível que não está sendo utilizada. Há ainda aqueles que responderam não terem percebidos a demarcação da vaga especial (OLIVEIRA, FERREIRA E AFONSO, 2007, p. 06).

Estes autores apontam também o lado da pessoa com deficiência que deixa de utilizar a vaga por já está sendo utilizada por outro. Tais pessoas apontam sentir-

se desrespeitadas, além de constrangidas por necessitarem brigar por um direito que já está garantido por lei, além de precisarem contar com algum ato de caridade de alguma autoridade ou pessoa para buscarem vagas de estacionamento em outro local.

A estimativa é que as infrações de trânsito cometidas pelos motoristas brasileiros chegam a casa dos milhões (NETO, IGLESIS E GUNTHER, 2012). O índice apresentado pela Divisão de Fiscalização do DETRAN-RR também é alarmante e assustador, inclusive quanto a estacionar em lugares indevidos.

O Código Brasileiro de Trânsito estabelece a quantia de R\$ 293,47 para este tipo de infração, considerada de teor gravíssima, com penalidade ainda de 07 pontos na CNH, como medida de inibir tal comportamento.

Este direito, então, fica atrelado a uma regulamentação e um processo administrativo para facilitar e normatizar os procedimentos de fiscalização destas vagas especiais e evitar infrações de trânsito.

Para a utilização destas vagas é necessário à apresentação de uma credencial, a qual é válida em todo território da federação e deve ficar disponível em local visível no veículo que estiver utilizando uma dessas vagas. Dessa maneira, o agente de trânsito, ao visualizar a credencial, compreenderá que trata-se de um veículo que está transportando pessoa com deficiência.

É de competência da circunscrição de trânsito municipal de cada estado emitir esta credencial para vagas especiais. Na cidade de Boa Vista/RR, esta credencial é emitida no serviço de atendimento ao público da secretaria municipal de trânsito, localizada na Avenida Capitão Júlio Bezerra, no bairro São Francisco.

Para requerer a credencial é necessário preencher um requerimento com os dados pessoais e anexar cópias do RG, CPF, Comprovante de residência e um laudo médico comprobatório da deficiência.

Este requerimento gerará um processo, o qual será analisado por um médico da rede de saúde municipal, sem a necessidade de examinar o requerente, que no caso é a pessoa com deficiência. Assim, a avaliação é feita apenas do laudo, que deve constar impreterivelmente o Código Internacional de Doenças (CID-10).

Cabe aqui uma reflexão acerca da burocratização brasileira acerca de todos os serviços públicos. Há necessidade de comprovação da deficiência por dois profissionais médicos, o que emite o laudo para ser anexado ao requerimento que irá

gerar um processo e o que analisa o processo para validá-lo e retornar para a emissão da credencial. Após a avaliação médica do Laudo Comprobatório da deficiência, a Credencial é emitida e entregue à pessoa com deficiência. Este processo dura em média cinco dias útil.

Vale ressaltar que esta credencial é intransferível e deverá ser usada apenas quando o veículo estiver transportando a pessoa com deficiência. Na credencial constará o nome da pessoa, bem como a validade da credencial, que pode ser um tempo determinado ou permanente, a depender do caso e do tipo de deficiência.

É válido salientar ainda que, por ser nominal, esta credencial pode ser utilizada por qualquer pessoa deficiente, não apenas por quem possui carro. Ainda que ela esteja de carona com um amigo, este veículo pode estacionar nas vagas reservadas.

Todavia, a Resolução 304/08 também estabelece que a credencial poderá ser cancelada em casos de empréstimos a terceiros, utilização da mesma com rasuras ou cópias e o uso do cartão com a validade vencida.

Esta medida culminará para o avanço na construção de um trânsito mais acessível aos que estão em situação desvantajosas em relação aos demais, oportunizando a utilização das vias públicas de forma igualitária e favorecendo o direito de ir e vir com liberdade e segurança (ARAÚJO, 2010).

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A acessibilidade da pessoa com deficiência é um direito constitucional que a proporciona uma integração social eficaz e autônoma. Dessa forma, é de suma importância sensibilizar o poder público e a sociedade em geral acerca da transformação dos espaços físicos e do trânsito, dirimindo a segregação, a discriminação e a exclusão e promovendo a cidadania e um trânsito mais humanizado.

Um trânsito humanizado é um trânsito que permite a utilização da via pública de maneira igualitária, proporcionando facilidades aos que possuem condições desvantajosas em relação aos demais, de maneira a garantir a acessibilidade (ARAUJO, 2010).

Os benefícios tributários para a compra de veículos com isenção de impostos, a possibilidade de conseguir a CNH apesar das restrições impostas pela deficiência, a segurança de ir e vir no trânsito e ter vagas especiais reservadas torna a possibilidade de exercer cidadania mais favorável à pessoa com deficiência. São ganhos políticos significativos e que auxiliam na inclusão, na autonomia, na independência, na liberdade e na qualidade de vida da pessoa com deficiência.

Contudo há uma lacuna entre a teoria e a prática, uma vez que falta maior engajamento entre a RFB, DETRAN e Concessionárias para garantir que de fato quem precisa do veículo com adaptação consiga adquiri-lo sem se deparar com tantas barreiras pelo percurso.

Fato que merece atenção acerca dessa temática é que apesar da evolução do conceito de deficiência, abrangendo a questão social e moral, a legislação ainda está voltada ao modelo biomédico da deficiência, a qual defende uma relação entre causalidade e dependência e os impedimentos corporais (DINIZ, BARBOSA E SANTOS, 2009).

Nesse cenário, ressalta-se que para se ter direito ao benefício fiscal para a aquisição de veículo, a pessoa com deficiência precisa ter algum impeditivo corporal que a impeça de dirigir um veículo sem adaptação ou, caso contrário, o benefício não é concedido.

Além disso, candidatos à CNH com deficiência que não lhe causem dificuldade de locomoção também encontram barreiras para a conclusão do processo, uma vez que são tratadas como pessoas sem deficiência por não constar nenhuma

observação regulamentada pelo CONTRAN em seu exame médico. São os casos de pessoas neurodivergentes ou com deficiência física que não lhe causam dificuldade de locomoção.

Outrossim, as pessoas com maiores dificuldades de locomoção são as mais prejudicadas ao pleitearem tais benefícios para sua maior autonomia no trânsito, necessitando do auxílio de terceira tanta é a burocracia, o que beira a hipocrisia dos órgãos públicos.

Vale lembrar também nota-se pouca pressão para que os órgãos públicos prestem serviços a esta parcela da população com políticas e ações legais para assegurar seus direitos. É comum vincular estes serviços a organizações filantrópicas, deixando de lado a responsabilidade do Estado.

É preciso lembrar que esta garantia de direitos não se dará apenas com a presença das leis, mas com o apoio de todos, uma vez que a força social é que impulsionou e impulsiona os grandes avanços da sociedade e é impossível pensar nestas mudanças sem o aval da grande massa. É dela que provém as fontes de reflexão, de luta, de mudança, de vida.

A mudança de atitude é uma das principais pontes de acesso ao trânsito acessível. É possível haver ambientes projetados arquitetonicamente com acessibilidade, mas que não permitem a inclusão social de maneira plena, a depender das pessoas que ali convivem.

Refletir acerca desta temática e reunir tais informações de maneira numa cartilha, para facilitar o acesso à informação deste público e de toda a comunidade roraimense, especificando todas as singularidades de cada procedimento, auxiliará na efetivação destes direitos, na publicidade destes benefícios e na qualidade de vida da pessoa com deficiência, desde a tenra idade.

O trânsito não é o único dispositivo a ser melhorado para se conseguir a uma sociedade inclusiva. É necessária uma transformação de paradigma cultural, mudança não apenas de ambientes, mas de pensamento, para que todos possam viver com dignidade e igualdade, independente de suas limitações. Afinal, a inclusão se faz necessária a todos, não apenas à pessoa com deficiência, afinal nenhum ser é igual ao outro e todos precisam conviver um mesmo ambiente.

Este estudo não tem o intuito de esgotar o assunto, mas fomentar as discussões acerca deste tema, esclarecer os procedimentos administrativos para se



obter alguns dos dispositivos legais da acessibilidade urbana para a pessoa com deficiência, colaborar com a qualidade de vida deste segmento social, promover a cidadania e auxiliar no desenvolvimento do país.

## REFERÊNCIAS

ARANHA, M. S. F. **Paradigmas da relação da sociedade com as pessoas com deficiência**. Revista do Ministério Público do Trabalho, Ano XI, nº 21, março de 2001, pp. 160-173.

ARAÚJO, L. A. D.; Anselmo, J. R. **Em busca da efetividade do direito à acessibilidade da pessoa com deficiência**. Revista Brasileira de Tradução Visual. 2015.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Edições 70. São Paulo, 2011.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro – CTB**. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

BRASIL. Decreto Nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004 - DOU de 03/12/2004. **Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 08 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 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.**

BRASIL. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Especial. **A inclusão escolar de alunos com necessidades educacionais especiais**. 2006 p. 1–36. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/deffisica.pdf>

BRASIL, Secretaria Especial dos Direitos Humanos. **Convenção Sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência**. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa com Deficiência. Brasília, 2007.

BRASIL, Presidência da República. Lei nº 13.146, de 6 de Julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (**Estatuto da Pessoa com Deficiência**).

BRASIL. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**: Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência: Decreto Legislativo nº 186, de 09 de julho de 2008: Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. 4ª Ed., rev. e atual. Brasília : Secretaria de Direitos Humanos, 2010. 100p. Disponível em: <https://sisapidoso.iciet.fiocruz.br/sites/sisapidoso.iciet.fiocruz.br/files/convencaopessoascomdeficiencia.pdf>

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa que disciplina a aquisição de veículos destinados a pessoa com deficiência física, visual, mental severa ou profunda ou autistas com isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados e Imposto sobre Operações de Crédito**. Publicada em 18 de dezembro de 2017.

CARVALHO, H. **Dos requisitos para obtenção da isenção de tributos federais e estaduais para aquisição de veículos automotores por pessoa com deficiência.** Revista Brasileira de Tradução Visual, Alagoas, 2015.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia Científica: para uso dos estudantes universitários.** 3ª ed. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1983.

CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito. Resolução Nº 927. **Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento de entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147 e 148 do CTB.** Publicada em 28 de março de 2022.

CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito. Resolução Nº 304. **Dispões sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente à veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção.** Publicada no diário oficial da União de 18 de dezembro de 2008.

CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito. Resolução Nº 927. **Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento de entidade públicas e privadas de que trata o CTB.** Publicada no diário oficial da União em 18 de março de 2022.

CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito. Resolução Nº 976. **Altera a Resolução CONTRAN Nº 886/2021 que regulamenta as especificações, a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação.** Publicada no diário oficial da União em 18 de julho de 2022.

CRISTO, F. **Trânsito: Um espaço de convivência social.** Disponível em <http://colunas.dígi.com.br/fhvcs>, acesso em 15 de novembro de 2020.

CRUZ, A. R. S. **O direito à diferença: as ações afirmativas como mecanismo de inclusão social de mulheres, negros, homossexuais e pessoas portadoras de deficiência.** Belo Horizonte: Del Rey, 2003.

DINIZ, D.; BARBOSA, L.; **Deficiência, Direitos Humanos e Justiça.** Revista Internacional de Direitos Humanos.. V. 6. N. 11, dezembro, 2009.

ELIAS, M. P.; MONTEIRO, L. M. C. & CHAVES, C. R. **Acessibilidade a benefícios legais disponíveis no Rio de Janeiro para portadores de deficiência física.** Ciência e Saúde Coletiva, 13(3):1041 – 1050, 2008.

ESTADO DE RORAIMA. Secretaria Estadual de Fazenda. Convênio Nº 38. **Concede isenção de ICMS e IPVA nas saídas de veículos destinados às pessoas com deficiência física, visual, mental severa ou profunda, Síndrome de Down ou autista.** Roraima, 30 de março de 2012.

ESTADO DE RORAIMA. **Estimativa da População com Deficiência Residente nos Municípios do Estado de Roraima.** Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência – COEDE/RR, Boa Vista, 28/07/2021.

FARIAS, N.; BUCHALLA, C. M. **A Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde da Organização Mundial da Saúde: Conceitos, Usos e Perspectivas**. Revista Brasileira Epidemiol, São Paulo: 2005.

FRANÇA, T. H. **Modelo Social da Deficiência: uma ferramenta sociológica para a emancipação social**. *Lutas Sociais*, 17 (31), 59–73, São Paulo, 2013

FRASSER, N. **A justiça social na globalização: Redistribuição, reconhecimento e participação**. Revista Crítica de Ciências Sociais, 63, Outubro, 2002, PP 7-20.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos da Metodologia Científica**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2003.

NAVEGA, P. C. T. **A isenção de imposto para aquisição de veículo automotor para as pessoas portadoras de necessidades especiais**. Revista Eletrônica FACP. Ano 1 – nº 01 – Janeiro de 2012.

NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2004. Rio de Janeiro, 2004.

ONU. **Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes**, de 09 de dezembro de 1975. Disponível em: [http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec\\_def.pdf](http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/dec_def.pdf) >

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE; ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE; UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Faculdade de Saúde Pública. **Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde – CIF**. São Paulo: EDUSP, 2003.

RICHARDSON, R. J. P. **Pesquisa Social: métodos e técnicas**. São Paulo: Atlas, 2007.

ROSSEAU, Jean-Jacques. **O Contrato Social e outros escritos**. Traduzido por Rolando Roque da Silva. Editora Cultrix, São Paulo: 1995

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos**. São Paulo: E. P. U. : Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, W. R. **Pessoa com Deficiência: nossa maior minoria**. Physis Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, 18 [3]: 501-519, 2008.

SELVÁTICI, S. M. F. **O direito da pessoa com deficiência ao espaço urbano: eficácia da legislação sobre acessibilidade às vias públicas e edifícios de uso coletivo no município de Cacoal - RO**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal de Rondônia – Campus Cacoal, 2008.

SILVA, L. M. **O estranhamento causado pela deficiência: preconceito e experiência**. Revista Brasileira de Educação. V. 11. N. 33. Set/dez, 2006.

SILVA, A. F.; DANILEVICZ, R. B. **Isenção de impostos: Um caso específico de concessão**. Revista Eletrônica São Judas Tadeu. Porto Alegre, 2014.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**. Florianópolis: UFSC, 2001