



FACULDADE MINAS GERAIS – FAMIG
MÁRCIO MIGUEL DE FREITAS
PATRICK SANTOS BATISTA DA SILVA

**O PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE ENTRE AS PENALIDADES DAS
INFRAÇÕES DE TRÂNSITO: PROIBIDO ESTACIONAR VERSUS
ESTACIONAMENTO ROTATIVO PARA IDOSO E PCD'S**

BELO HORIZONTE

2022



**FACULDADE MINAS GERAIS – FAMIG
MÁRCIO MIGUEL DE FREITAS
PATRICK SANTOS BATISTA DA SILVA**

**O PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE ENTRE AS INFRAÇÕES DE
TRÂNSITO: RELATIVO A PROIBIÇÃO DE ESTACIONAR VERSUS
ESTACIONAMENTO ROTATIVO PARA IDOSOS E PCD'S**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
a Faculdade Minas Gerais - FAMIG como pré-
requisito para obtenção do título de Graduação
Bacharel em Direito.

Orientado pela Prof^ª.: Jaqueline Ribeiro
Cardoso

**BELO HORIZONTE
2022**

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo discutir os impactos das alterações promovidas no Código de Trânsito Brasileiro–CTB, Lei 9.503/97 que produziram impacto quanto a gravidade das penalidades em decorrência das infrações a partir da perspectiva do princípio da proporcionalidade, as penalidades das infrações de trânsito relativas à proibição de estacionar versus estacionamento rotativo para idoso e PCD's, e suas respectivas sanções. Destaca-se que a Lei nº 13.146/2015 alterou a infração de estacionamento rotativo para “grave”, por conseguinte esta teve seu valor e respectiva pontuação majorada, fato que suscitou a discussão sobre o princípio da proporcionalidade, enquanto balizador do poder punitivo estatal, fundamental a manutenção do Estado Democrático de Direito. Ao final foi possível concluir que diante da evolução natural da legislação de trânsito brasileira e de todo o arcabouço legal, pode-se considerar uma possível adequação da proporcionalidade referente às penalidades de trânsito. A metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica, sendo consideradas legislações brasileiras vigentes e autores do campo jurídico e social, assim como pesquisa documental em banco de dados públicos confiáveis, visando entender o histórico normativo e a evolução dos entendimentos sobre a graduação das penalidades.

PALAVRAS-CHAVE: Lei 13.146/2015; Lei 9.503/1997; Lei Estacionamento rotativo; Pessoa com deficiência; Idoso.

ABSTRACT

This work aims to discuss the impacts of the changes promoted in the Brazilian Traffic Code – CTB, Law 9.503/97, which produced an impact on the severity of the penalties due to the infractions. The present work aims to study, from the perspective of the principle of proportionality, the penalties of traffic violations related to the prohibition of parking versus rotating parking for the elderly and PCD's, and their respective sanctions. It should be noted that Law nº 13.146/2015 changed the rotary parking infraction to “serious”, therefore this had its value and respective score increased, a fact that raised the discussion on the principle of proportionality, as a beacon of state punitive power, fundamental to the maintenance of the Democratic State of Law. In the end, it was possible to conclude that, given the natural evolution of the Brazilian traffic law and the entire legal framework, a possible adequacy of proportionality regarding traffic penalties can be considered. The methodology used was bibliographical research, considering current Brazilian legislation and authors from the legal and social field, as well as documental research in reliable public databases, aiming to understand the normative history and the evolution of understandings about the graduation of penalties.

Key-words: Law 13.146/2015; Law 9.503/1997; Revolving Parking Law; Disabled person; Elderly.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Natureza, pontuação e valores antigos e atuais das multas de trânsito.....	23
Tabela 2 – Dados de quantidade de multas por ano.....	25

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Dados de quantidade de multas por ano.....	25
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS

CONTRAN	CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
CRFB	CONSTITUIÇÃO DA REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
CTB	CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO
DENATRAN	DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
DETRAN	DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO
ONU	ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS
PCD	PESSOA COM DEFICIÊNCIA
PL	PROJETO DE LEI

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. CONCEITO E DESENVOLVIMENTO DE TRÂNSITO, ESTACIONAMENTO E INFRAÇÃO.....	12
2.1 Objeto e características do trânsito.....	12
2.2 Princípios correlacionados ao uso do Poder de Polícia	14
2.2.1 Princípio da Legalidade	15
2.2.2 Princípio da proporcionalidade	16
2.2.3 Princípio da Precaução	17
2.2.4 O Princípio da Equidade.....	18
3. A SEGURANÇA NO TRÂNSITO.....	19
3.1 O direito no trânsito	19
3.2 As medidas administrativas e punições das infrações de trânsito.....	21
3.2.1 O trânsito no mundo e no Brasil – breve contextualização.....	23
3.2.2 As infrações administrativas e suas sanções. Estatísticas de multas referente aos códigos de trânsito em Belo Horizonte	24
3.3 Mudanças da natureza e valor da multa de infração de trânsito do artigo 181, XVII, e manutenção do artigo 181, XVIII, do CTB, diante do princípio da proporcionalidade.....	26
3.4 Atribuição do agente de trânsito	28
4. A EVOLUÇÃO DOS DIREITOS DAS PESSOAS IDOSAS E DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.....	29
4.1 Os direitos das pessoas idosas.....	29
4.2 Os direitos das pessoas com deficiência.....	30
4.2.1 Os impactos da Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência provocados no Brasil.....	31
5. A INFRAÇÃO DE ESTACIONAMENTO PROIBIDO ESTACIONAR VERSUS ESTACIONAMENTO ROTATIVO	31
5.1 Lei 13.146/2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência	32
5.2 Sanção versus proporcionalidade e simultânea vedação ao excesso	36
5.3 A desproporcionalidade das infrações por estacionamento: proibido estacionar versus estacionamento rotativo.....	37
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	38

7. REFERÊNCIAS.....	40
---------------------	----

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como tema as penalidades de trânsito sob a ótica do princípio da proporcionalidade, considerando as infrações de trânsito: proibido estacionar versus estacionamento rotativo para idoso e PCD's.

Dentro do seu poder regulamentador, cabe ao Estado a manutenção e o gerenciamento do trânsito no país, a elaboração de legislação específica, além de gerir a sua aplicabilidade por intermédio de agentes devidamente capacitados. As normas que regem a atuação da administração devem ser avaliadas, quando necessário reformuladas, promovendo uma maior eficácia das leis e protegendo os indivíduos das arbitrariedades.

A legislação ao ser elaborada deve estar fundamentada no princípio da proporcionalidade, exercendo sobre o administrado apenas as sanções a ele devidas em razão das infrações cometidas na justa medida, respeitada a proibição do excesso e da prevenção devem pautar os atos administrativos, garantindo um equilíbrio nas decisões.

Entretanto, motoristas, órgãos e agentes de trânsito, entendem haver distorções relativas à legislação específica, a partir de alterações promovidas e a reclassificação das infrações, ainda que ofereçam menor risco à sociedade e sendo menos prejudiciais ao funcionamento do trânsito, algumas dessas tiveram seus valores majorados e pontuação aumentada.

Nesse contexto, a pesquisa sobre o tema do presente trabalho consiste em estudos bibliográficos, tendo como marco teórico o princípio da proporcionalidade, além das legislações brasileiras vigentes e autores do campo jurídico e social, assim como pesquisa documental realizada em órgão público, visando entender o histórico normativo e a evolução dos entendimentos sobre a graduação das penalidades.

Para discussão do tema foi necessário dividir esse trabalho em sete capítulos iniciando com esta introdução.

No capítulo inicial será abordada a conceituação e desenvolvimento de trânsito, estacionamento e infração. Na sequência dos capítulos, realiza-se uma reflexão acerca da segurança no trânsito. Posteriormente, estuda-se a evolução e alterações da legislação de trânsito com a publicação de decretos e leis que a modificam e no último capítulo, busca-se compreender o impacto do estatuto do

Idoso e PCD sobre o CTB, posteriormente a infração de estacionamento proibido estacionar versus estacionamento rotativo e finalmente conclusão.

Por fim, destaca-se que foi utilizada a pesquisa bibliográfica, sendo consideradas legislações brasileiras vigentes e autores do campo jurídico e social, assim como pesquisa documental em banco de dados públicos confiáveis como procedimento de pesquisa.

2. CONCEITO E DESENVOLVIMENTO DE TRÂNSITO, ESTACIONAMENTO E INFRAÇÃO

A partir da promulgação da Carta Magna em 1988, de acordo com o seu artigo 22, inciso XI, fica estabelecida a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transportes, cabendo ao Poder Legislativo da União, representado pelo Congresso Nacional a legítima competência para legislar sobre trânsito, sendo atribuído ao Poder Executivo, por força do artigo 23 § 3º do CTB a gestão da fiscalização do trânsito.

2.1 Objeto e características do trânsito.

O CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, foi instituído como o órgão máximo responsável pela normatização, elaboração de políticas e diretrizes de trânsito, realizando também a coordenação dos diversos órgãos a ele vinculados, como o DENATRAN e os DETRAN estaduais.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, define em seu art. 1º: “O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por esse Código” (BRASIL, 1997), definindo em seu parágrafo 2º que a segurança no trânsito é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades que integram o Sistema Nacional de Trânsito, devendo estes executarem as medidas que assegurem esse direito conforme as respectivas competências.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. (BRASIL, 1997)

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (BRASIL, 1997)

Com o objetivo de garantir a correta utilização das vias públicas e a segurança de todos os assuntos correlatos ao trânsito passaram a integrar o campo da segurança pública, conforme art. 144 da Constituição Federal (BRASIL, 1988), que define a segurança pública enquanto dever do Estado, direito e

responsabilidade de todos, citando também a segurança de pessoas, do patrimônio, por meio dos órgãos instituídos pela União e pelos Estados.

O CTB (BRASIL, 1997), estabelece que condições de segurança nas vias são essenciais, enfatizando que tal seguridade é inerente a todos que as utilizam, Rozestraten 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” (ROZESTRATEN, 1998), cabendo ao Sistema Nacional de Trânsito e seus integrantes elaborar projetos e medidas para assegurar o pleno gozo desse direito aos cidadãos, atendendo aos interesses e assegurando a convivência de todos.

O trânsito pode ser concebido como um espaço de convivência social, formado por pessoas com necessidades e interesses diversos, as quais terão de negociar o uso do espaço público da melhor forma possível, uma vez que dois corpos não podem ocupar o mesmo lugar simultaneamente. (VASCONCELLOS,1998, p.218)

O conceito de trânsito enquanto espaço público livre a circulação dos indivíduos e mercadorias e de uso compartilhado, faz necessário outras definições por parte da autoridade pública a fim de garantir o pleno direito a todos os cidadãos, sendo assim vê-se de relevância o conceito sobre os estacionamentos que também são fornecidos pelo CTB, como:

Art.1º As áreas destinadas ao estacionamento específico, regulamentado em via pública aberta à circulação, são estabelecidas e regulamentadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via, nos termos desta Resolução. (BRASIL, 1997)

O estacionamento de acordo com o CTB é estabelecido no Anexo I, Dos Conceitos e Definições, com a seguinte redação: “Estacionamento - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros” (BRASIL, 1997).

Como se pode perceber o estacionamento de um veículo demandará uma imobilização de um tempo mais extenso e por isso o órgão de trânsito responsável pelo trânsito do município sempre delimitará uma área reservada, em um espaço público, regulamentada com sinalização específica para esse fim, visando coibir os abusos e garantindo que sua utilização não prejudique a segurança dos demais cidadãos.

Cabe relatar que a segurança vislumbrada pelos elementos da sinalização de trânsito e a atuação de seus agentes, tem por objeto o princípio da moralidade, garantindo a todos os cidadãos o uso seguro e igualitário das vias. Além da regulamentação quanto à circulação dos veículos, temos ainda àquelas destinadas à sua imobilidade, sendo definidas autorizações e vedações, as normas relativas à proibição de estacionar e o estacionamento rotativo, em que temos infrações médias e graves respectivamente, cabe discorrer que tais infrações são determinadas pela lei, como:

Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar, e o infrator sujeita-se às penalidades e às medidas administrativas indicadas em cada artigo deste Capítulo e às punições previstas no Capítulo XIX deste Código. (BRASIL, 1997)

As infrações são caracterizadas quando um indivíduo realiza, ou deixa de realizar, uma ação determinada pelo código ou legislação de trânsito, cuja finalidade é garantir o bom funcionamento do trânsito, sendo assim, caberá a este indivíduo as punições estabelecidas.

2.2 Princípios correlacionados ao uso do Poder de Polícia

A administração pública, visando cumprir as suas obrigações constitucionais e assegurar a harmonia da vida em sociedade, deve dispor de diversos mecanismos para alcançar tais objetivos, dentre os quais fazer uso do "poder de polícia", quando necessário. O poder de polícia administrativo tem como finalidade fazer prevalecer o interesse público ao final de cada ato, para tanto tutela valores como a segurança pública, ordem e tranquilidade, além da higiene e moralidade pública, como também a economia popular, dentre outros elencados por Celso Antônio Bandeira de Mello. (2006).

O "poder de polícia" está conceituado no artigo 78, Lei nº 5.172/66, que instituiu o Código Tributário Nacional, segue:

Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. (BRASIL, 1966)

Desta forma, percebe-se o fundamento do “poder de polícia” encontra-se no princípio da supremacia do interesse coletivo sobre o privado, quando necessário limitando direitos individuais em favorecimento do interesse coletivo, sendo garantido o uso da liberdade e da propriedade privada em harmonia coletividade, conforme descreve Hely Lopes Meirelles:

Poder de Polícia é a faculdade de que dispõe a Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado. (Meirelles, 2008, p.133)

O poder de polícia impõe limites aos indivíduos, restringindo e condicionando sua atuação, fazendo prevalecer o interesse primário da sociedade, agindo sempre fundamentado no princípio da legalidade e moralidade, o que possibilita à Administração impor obrigações ou proibições já definidas em legislação anterior. Importante destacar que o poder de polícia conferido à administração pública e seus agentes estará sempre submetido aos limites expressos no princípio da legalidade e finalidade, desta forma seus atos, excessos ou omissões, estarão sempre sujeitos ao controle jurisdicional.

2.2.1 Princípio da Legalidade

O Princípio da Legalidade surgiu como uma proteção dos indivíduos frente aos arbítrios dos entes estatais, inicialmente como um limitador do sistema punitivo.

O artigo 5º, da Constituição Federal (BRASIL, 1988), exige que a conduta criminosa do indivíduo e sua respectiva pena sejam previamente definidas em lei, onde se lê: “Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal”, tem-se ainda: “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”.

Desta forma, tal princípio configura-se como importante instrumento para a garantia da liberdade e dignidade da pessoa humana, fundamento essencial para o Estado Democrático de Direito.

Cabe destacar que no ordenamento jurídico Brasileiro a Lei 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, estabelece em seu art. 5º o Sistema Nacional de Trânsito, segue:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (Brasil, 1997)

Desta forma, o Código de Trânsito Brasileiro legitima o princípio da legalidade no que tange a regulação das matérias relacionadas à utilização das vias públicas, impondo a todos os indivíduos a obrigação de realizar determinados atos, como também a vedação à realização de outros, cabendo a Administração a obrigação de fiscalizá-los e, se necessário, puni-los conforme a legislação vigente e sanções previamente definidas.

Esta é uma das bases da Constituição, protegendo o cidadão de ações abusivas do Estado, que pode apenas adotar condutas previstas em lei. Este princípio garante que o cidadão é livre se agir conforme a legislação permite e o Estado, e seus agentes, podem somente fazer o que a lei previamente autoriza.

2.2.2 Princípio da proporcionalidade

O princípio da proporcionalidade foi concebido primeiramente no direito penal e posteriormente absorvido por outras esferas jurídicas, tornando-se princípio atrelado a outros segmentos da atividade estatal.

Posteriormente, o conceito de proporcionalidade integrou o princípio geral do poder de polícia, este que se apresenta como um dos relevantes limites constitucionais e importante instrumento de controle das pretensões punitivas do estado, evitando-se arbitrariedades que promovam o enrijecimento ou agravamento de sanções penais. Tem-se:

O princípio da proporcionalidade pode ser lembrado como princípio da proibição de excesso, objetivando aferir compatibilidade entre os meios e os fins, de modo a evitar restrições desnecessárias ou abusivas por parte da Administração Pública, lesando os direitos fundamentais. (MEIRELLES, 2016, p.99)

Hely Lopes Meirelles e outros teóricos descrevem este princípio ligado à ideia de harmonia, simetria ou equiparação, estabelecendo uma correlação entre o fim a

ser alcançado por uma disposição normativa e o meio empregado, que seja juridicamente a melhor possível. Segue:

[...] um princípio jurídico no contexto do sistema secundário, uma vez que representa comando norteador da atividade dos agentes públicos. Nenhum agente público em um Estado Democrático de Direito pode exercer o poder que temporariamente lhe cabe sem estar limitado pela garantia do princípio da proporcionalidade. Neste sentido, por constituir norma limitadora de toda a atividade estatal, diz-se que a proporcionalidade é princípio jurídico do sistema secundário [...]. (PONTES, 2000, P.41)

A “proibição dos excessos” torna-se um princípio fundamental ao exercício da justiça, caracteriza-se como instrumento de grande importância na proteção dos indivíduos quanto aos arbítrios que possam vir a ser cometidos pelo Estado. Concomitantemente, temos a ordem inversa que já é discutida pela doutrina, à denominada “proibição de insuficiência”, exigindo-se do Estado à atuação punitiva adequada ao infrator face à proteção dos demais integrantes da sociedade.

A proporcionalidade também é utilizada como uma forma de ponderação entre dois ou mais direitos constitucionais que estejam em conflito. Desta forma, a colisão entre direitos deverá ser solucionada, assim como em caso de colisão entre princípios, determinando em cada caso qual deve prevalecer sobre o outro. O princípio da proporcionalidade deve ser empregado para resolver questões conflitantes entre o interesse público e direitos individuais, buscando o equilíbrio necessário para que o direito que prevalecer cause menor prejuízo ao direito de menor peso, no limite extremo do necessário, isto é, nem excessivo ou insuficiente.

2.2.3 Princípio da Precaução

. O Princípio de Precaução surge inicialmente ligado à temática de proteção do meio ambiente, prevalecendo em situações cuja certeza da eficácia e segurança de determinada atividade ou empreendimento não pode ser estimada, bem como, a extensão advinda dessa atividade. Em se tratando de matéria de trânsito refere-se principalmente à existência de riscos sérios e irreversíveis à saúde humana

[...] o princípio da precaução opera no primeiro momento dessa função antecipatória, inibitória e cautelar, em face do risco abstrato, que pode ser considerado risco de dano, pois muitas vezes é de difícil visualização e previsão [...] (LEITE, 2015, P.208)

O princípio da precaução impõe ao Estado a obrigação de cuidar do patrimônio material, ambiente natural e cultural, protegendo o direito do ambiente e do indivíduo. O art. 225, da Constituição (BRASIL, 1988), pode ser compreendido como norma que tem por objeto intervir antecipadamente visando impedir a aparição de danos em larga escala.

O Princípio da Precaução é a garantia contra os riscos potenciais, intrinsecamente relacionada à probabilidade de irreversibilidade dos danos, que de acordo com o estado atual do conhecimento, não podem ser ainda identificados, desta forma, a precaução se destina a gerir riscos ou impactos desconhecidos.

2.2.4 O Princípio da Equidade

A necessidade de regulamentar em normas bebe na fonte de fatos, além da teoria, o princípio da equidade compreende na interpretação das fontes normativas de acordo com cada caso em concreto.

O filósofo Aristóteles adaptou os conceitos trazidos por Platão sobre a equidade, que variando de acordo com o contexto histórico e social, no sentido de que corresponde a “uma mitigação da lei escrita por circunstâncias que ocorrem em relação às pessoas, coisas, lugares e tempos”. (ARISTÓTELES apud CARVALHO FILHO, 2003. p.27).

Desde o surgimento da civilização, a equidade foi conceituada por diversos filósofos, com distintas abordagens, a fim de que a solução do conflito oriundo de um fato pudesse ocorrer de forma irrestrita, considerando as leis, mas também aos costumes e as peculiaridades do caso em concreto.

Atualmente esta interpretação do direito não pode ser irrestrita, haja vista que existem inúmeras normas a serem seguidas e a relativização das mesmas traria insegurança e imprevisibilidade jurídica. Desta forma, a aplicação do princípio da equidade no Direito é de extrema importância, pois considera a individualidade de cada situação, mesmo que semelhante a outras existentes.

No Brasil, a equidade é excepcional, haja vista que o sistema do ordenamento jurídico brasileiro compreende no “*Civil Law*”, ou seja, as leis têm força que prevalece sobre outras fontes normativas, como jurisprudência, costumes e outras.

3. A SEGURANÇA NO TRÂNSITO

A utilização das vias de forma pacífica e segura propicia enormes benefícios à sociedade e seus integrantes, contudo, necessitam de um aprimoramento constante de suas regulamentações, adequando a realidade social e suas demandas. Segundo Miguel Reale (2002), "o Direito é formado por um pequeno grupo de "normas jurídicas", que são obrigatórias porque brotam da sociedade no seu todo e expressam as exigências da solidariedade humana." (REALE. 2002, p. 328). Desta forma, muitas dessas normas emergem da própria demanda da sociedade. Rogério Silvério (2011) teoriza que não obstante a edição de normas jurídicas e o estabelecimento de regras gerais são primordiais que haja, no Estado Democrático de Direito, o fiel cumprimento destas regras por parte de todos com o objetivo de subsidiar a ordem pública.

Nesse contexto, o legislador Brasileiro, regula o trânsito o CTB, de forma expressa, em seu art. 1º, § 1º, estabeleceu a segurança no trânsito como um princípio e como um direito de toda a sociedade:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. (Brasil, 1997)

[...]

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (Brasil, 1997).

Percebe-se no texto legal a preocupação em garantir a segurança de todos os usuários das vias, para tal caberá à administração definir regras e impor penalidades quando necessário, estabelecendo um conjunto de infrações e tipificando certas condutas como crime de trânsito. Sendo assim é primordial que haja, no Estado Democrático de Direito, o fiel cumprimento destas regras por parte de todos, com o fim de subsidiar a ordem pública (FARIA, 2011).

3.1 O direito no trânsito

Sobre o conceito de trânsito no atual código de trânsito Brasileiro (CTB), o Desembargador Arnaldo Rizzardo (1998) observa:

O sentido de trânsito corresponde a qualquer movimentação ou deslocação de pessoas, animais e veículos, de um local para outro. Pelos dicionários, expressa ação ou efeito de passar, de caminhar, equivalendo, pois, a caminho ou marcha. Mas, conforme Anexo I, relativo aos conceitos e definições que seguem ao Código, há mais amplitude: 'movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres'. (RIZZARDO, 1998, p.182).

Ressalta-se a importância do uso correto desse ambiente, desse modo o usuário das vias de trânsito possui os seus direitos e deveres, devendo ser do conhecimento de todos, condutores de veículos e pedestres.

Ao se falar do direito de trânsito temos uma relação entre ela e o Direito Público, nele não é apenas o ato de se ter o direito, mas conhecê-lo e saber as formas corretas de utilizá-lo.

O direito de trânsito, segundo o Nei Pires Mittidiero (2005), é um complexo de princípios de regras jurídicas, podendo ser compreendido como um emergente ramo autônomo do direito.

As relações jurídicas de trânsito conformam-se a um emergente direito autônomo, verdadeiro Direito de Trânsito, complexo de princípios e regras jurídicas, ditado pelo interesse público, regulador da movimentação de pessoas, veículos e animais nas vias terrestres abertas à circulação. (MITTIDIERO, 2005, p. 09)

O direito de trânsito busca atender ao interesse público, constituindo uma legislação que ofereça segurança para todos que utilizam as vias, visando garantir a segurança e urbanidade entre pedestres e condutores.

Assim as leis de trânsito têm validade sobre todo o território brasileiro, em que se visem uma boa maneira de conseguir ter um bom funcionamento nas vias de tráfego.

A fim de regular de maneira eficaz o trânsito, há uma estrutura organizacional prevista conforme ensina Arnaldo Rizzardo expõe:

Sem dúvida, trata-se do complexo de órgãos, entidades e sistema gestor, programador e diretor do trânsito nacional, visando à administração, à coordenação, à direção no uso de veículos e das vias. (RIZZARDO, 2013, p. 37)

Acrescenta ainda que:

Parte-se para o estudo da máquina administrativa, de seu funcionamento, da estrutura organizacional, das competências em expedir normas, do poder de decisão e interferência, dos órgãos que integram o Sistema. Envolvendo matéria essencialmente administrativa, sujeita-se a constantes alterações que apareceram diante da necessidade de melhorar as condições da trafegabilidade. (RIZZARDO, 2013, p. 38).

Nesse sentido, o art.7 da CTB, dispões sobre quais ógãos e entidade compõe discorre acerca das entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades: I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo; II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores; III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; V - a Polícia Rodoviária Federal; VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI. art. 7o A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009) § 1o O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009).

Esses órgãos são responsáveis pela elaboração e aplicação de leis, normas e resoluções, acerca do funcionamento do trânsito, buscando a melhoria constante das vias. Cabe ressaltar que na doutrina os direitos inerentes ao trânsito vêm combinados aos deveres devendo ser observados por todos os condutores, sob pena de ocasionar uma infração em caso de seu desrespeito, refletindo em uma sanção administrativa ou penal. Segundo Arnaldo Rizzardo (2013):

O termo infração corresponde a todo desrespeito ou vulneração de leis, sendo ampla a abrangência, pois atinge qualquer dispositivo da ordem jurídica vigente em um país. Compreende as leis constitucionais, penais, civis e as administrativas. No caso específico, restringe-se à observância do trazido pelo art. 161 do vigente CTB. (RIZZARDO, 2013, p. 395)

De acordo com o autor, é de extrema importância que os condutores conheçam a legislação, pois se evita infringir quaisquer normas, além de evitar as consequentes sanções administrativas, pode-se colaborar para um trânsito mais harmonioso e seguro.

3.2 As medidas administrativas e punições das infrações de trânsito

O tema segurança do trânsito visa alertar os usuários das vias públicas o

quanto certas atitudes, por mais que inofensivas que pareçam, podem trazer riscos à segurança dos usuários e por conseguinte será considerada infração de trânsito, ocasionando medidas e sanções administrativas, e em determinado grau podendo gerar processos na esfera cível ou penal.

Na instituição do Código de Trânsito Brasileiro-CTB, Lei 9.503/1997, (Brasil, 1997), de acordo com artigo 161, capítulo XV, das infrações, a infração de trânsito é dividida em 04 naturezas com suas respectivas pontuações, leve - 03 pontos; média - 04 pontos; grave - 05 pontos e gravíssima - 07 pontos.

Desde já no artigo 256, Capítulo XVI, Das Penalidades, o CTB estabelece as seguintes penalidades que podem ser aplicadas pela autoridade de trânsito dentro de suas competências a um condutor(a) infrator.

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência) ,

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem. (Brasil, 1997)

Ainda prevê, o artigo 269, capítulo XVII, do CTB, as sanções administrativas são as seguintes:

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veículo;

II - remoção do veículo;

III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;

V - recolhimento do Certificado de Registro; VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;

VII - (VETADO),

VIII - transbordo do excesso de carga;

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular. (Brasil, 1997)

Salienta-se, que os valores das penalidades de multas no ano de 2002 eram os seguintes, para a infração de natureza leve era R\$53,20; para de natureza média era R\$85,13; para de natureza grave R\$127,69 e para de natureza gravíssima era

de R\$191,54, contudo, em 2016 a lei 13.281/16 os valores das multas de trânsito foram redimensionadas, isso porque os valores das multas não eram reajustados desde ano de 2002, logo após a extinção da Unidade Fiscal de Referência (UFIR), através de resolução.

Os valores antigos e os novos que começaram a valer a partir de 01 de novembro de 2016 constam na tabela a seguir.

Tabela 1 – Natureza, pontuação e valores antigos e atuais das multas de trânsito

Natureza Infração	Pontuação	UFIR	Valores antigos	Valores desde 01/11/2016	Percentual reajustado
Leve	3	50	R\$53,20	R\$88,13	66%
Média	4	80	R\$85,13	R\$130,16	52%
Grave	5	120	R\$127,69	R\$195,23	52%
Gravíssima	7	180	R\$191,54	R\$293,23	53%

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

Percebe-se que houve um reajuste em todas as infrações de mais de 50%, justificado esse aumento em razão da não atualização de valores desde 2002.

A forma de pagamento das multas também mudou. Caso não sejam pagos até a data de vencimento, serão acrescidos juros de mora mensais equivalentes à Taxa Referencial do Sistema Especial de Compensação e Custódia de Títulos Federais (Selic), que não eram cobrados até a edição dessa lei.

3.2.1 O trânsito no mundo e no Brasil – breve contextualização

Por volta do ano 3.500 A.C., quando foi inventada a roda, considerados por muitos historiadores a grande invenção da humanidade, na antiga Mesopotâmia, atualmente Iraque, e a partir daí houve uma revolução no cenário dos transportes (FARIAS, 2012 apud BERWIG, 2013).

Os romanos, considerados os maiores especialistas na construção de estradas. Possuíam uma extensa malha viária com mais de 350.000 km de estradas não pavimentadas e dispunham de elementos físicos de indicação de sentido e regras básicas de tráfego (FARIAS, 2012 apud BERWIG, 2013).

No Brasil, as primeiras disposições de transporte foram assinadas por D. Pedro II, em 27 de maio de 1853, onde aprovou os códigos municipais de conduta

sobre os veículos de transporte da época. Ainda durante o período, foi criada a Inspetoria Brasileira de Veículos, futuramente conhecido como Serviço de Transporte da Província da Guanabara, criando assim órgãos de administração do trânsito no Brasil (HONORATO, 2004 apud ARAÚJO, 2009).

Já no início do século XX, com a popularização dos meios de transporte, onde, desde então, cada vez mais com um grande número de veículos, o Estado começou a intervir nas demandas rodoviárias (BERWIG, 2013).

Assim, nesse contexto, entram em vigor as primeiras leis que tem por objeto regulamentar o uso das vias terrestres.

As legislações relativas às vias terrestres do Brasil sofrem sucessivas alterações desde então. Pode-se citar o Código Nacional de Trânsito-CTB, instituído pelo Decreto-lei nº 2.994 de 1941, e posteriormente revogado. Temos ainda o Decreto-Lei nº 3.651, também de 1941, posteriormente substituído pelo antigo Código Trânsito, Lei nº 5.108 de 1966, que foi mais uma vez substituído pelo atual Código de Trânsito Brasileiro-CTB, de 1997. (ARAÚJO, 2009).

Assim, nesse contexto encontra-se em vigor a Lei 9503 de 23 de setembro de 1997, a qual instituiu a Código de Trânsito Brasileiro, denominado CTB.

3.2.2 As infrações administrativas e suas sanções. Estatísticas de multas referente aos códigos de trânsito em Belo Horizonte

Ao se falar sobre as infrações de trânsito que ocorrem em Belo Horizonte, estará se falando de um aumento bastante significativo que vem acontecendo ao longo do tempo, sendo assim serão explicados dois códigos de multas de trânsito e como o aumento delas aconteceu de 2010 até 2018.

Os códigos de enquadramento de multas selecionados são 5541-2 e 5550-0, esses dados serão explicados detalhadamente para que se inicie o levantamento e análise de dados, aos quais foram obtidos junto ao DETRAN-MG. Vale ressaltar que esses códigos de enquadramento são apenas uma linguagem de programação de computador para processamento das infrações de trânsito.

- 5541-2: art. 181/ XVII do CTB: Estacionar o veículo em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa – estacionamento rotativo).

- 5550-0: art. 181/XVIII do CTB: Estacionar veículo em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização.

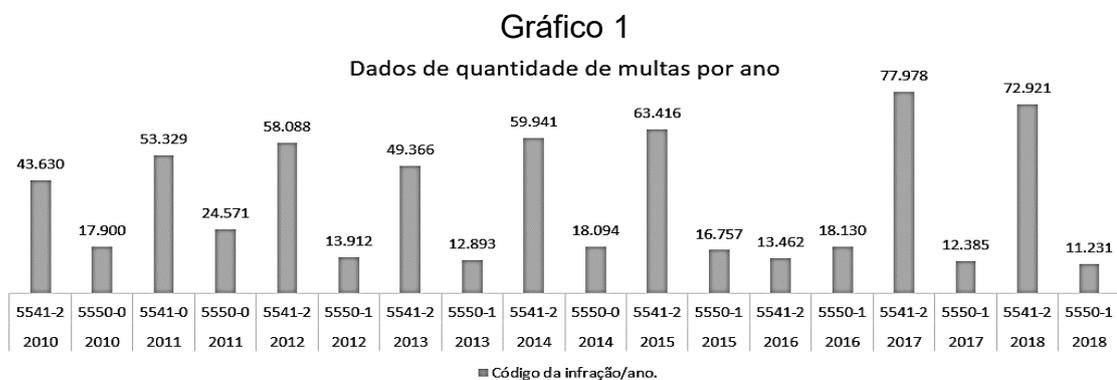
Essas descrições das multas demonstram as características que cada código possui, sendo assim, segue tabela com dados anuais.

Tabela 2 – Dados de quantidade de multas por ano

BELO HORIZONTE	
Ano	Código da infração
2010	5541-2
2010	5550-0
2011	5541-0
2011	5550-0
2012	5541-2
2012	5550-1
2013	5541-2
2013	5550-1
2014	5541-2
2014	5550-0
2015	5541-2
2015	5550-1
2016	5541-2
2016	5550-1
2017	5541-2
2017	5550-1
2018	5541-2
2018	5550-1

Fonte: DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais

Os dados demonstram que os números de multas apresentam uma divergência no qual aumentam significativamente ou decaem, desse modo, é de maior facilidade acompanhar por um gráfico.



Fonte: DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais

Verifica-se, a partir do gráfico, que, nos anos de 2011 até 2015, que a quantidade de multas de estacionamento irregular de rotativo, caminhava em uma tendência de aumento. Contudo, no ano de 2016, com o advento do aumento nos valores das multas de trânsito, nota-se que houve, em um primeiro momento, ocorreu uma queda, o que levou a uma percepção inicial de mudança e de sua eficácia. Não obstante, já no ano seguinte, em 2017 houve um salto na quantidade de multas por estacionamento rotativo, principalmente na infração irregular do estacionamento rotativo (5541-2), e que no ano de 2018 houve uma leve queda, demonstrando que a agravação das penalidades não foi capaz de inibir a conduta infratora dos condutores.

Pode-se analisar que as infrações referentes ao código de 5541-2, no qual se especifica em infração de natureza grave sofreu um aumento constante até o ano de 2015, e em 2016 ele sofreu uma queda de aproximadamente 65%, e aumentou novamente em 2017.

É notável que essa multa não decorra de tanto perigo para a sociedade, no entanto ela é considerada de natureza grave, sendo assim, acaba que ela aumenta muito, pois, os condutores estacionam em locais regulamentados para estacionamento rotativo. Mesmo que não seja tão prejudiciais ao bom funcionamento do trânsito, ainda é considerada grave, e por ela ter um grande aumento, a multa dela está cada vez mais cara.

A quantidade de multas referentes à infração de 5550-0 é tão menor comparada às outras sendo que ela é de natureza média, e elas não chegam a 25.000 mil multas no ano de 2011, ano este em que atingiu seu maior número de multas dentro do período observado, e acabam que se tornam mais perigosas.

As multas são resultantes das infrações que são cometidas ao decorrer do ano, é um grande meio do governo arrecadar recursos financeiros e sendo assim, acaba que quanto mais infrações que são cometidas no trânsito, mais a arrecadação aos cofres públicos aumenta.

3.3 Mudanças da natureza e valor da multa de infração de trânsito do artigo 181, XVII, e manutenção do artigo 181, XVIII, do CTB, diante do princípio da proporcionalidade.

Como já explicado, o artigo 161 do CTB (Brasil, 1997), nos esclarece o que é infração de trânsito, sendo que dos artigos 162 até artigo 255 da citada lei, descreve quais os tipos de infrações os condutores estão sujeitos.

Antes da alteração de alguns artigos do CTB pela lei 13.146 de 2015, esta legislação trazia em seu artigo 181, inciso XVII, o seguinte texto:

Art. 181. Estacionar o veículo: XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado): Infração – leve Penalidade - multa; Medida administrativa - remoção do veículo. (BRASIL, 1997)

Vale destacar que de acordo com o CTB (1997), no seu artigo 256, inciso I, que na competência e dentro da sua circunscrição a autoridade de trânsito deverá aplicar a penalidade de advertência por escrito ao condutor infrator e no artigo 267 trazia o como seria aplicada essa advertência por escrito:

Art. 267. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa. (BRASIL, 1997)

Contudo vale reforçar que devido ao tempo as leis mudam para acompanhar as evoluções as quais a sociedade é submetida e com isso não foi diferente com as leis de trânsito.

No ano de 2015, A lei 13.146/2015, alterou o texto do o art. 181, Inciso XVII, do CTB (1997), modificando a natureza da infração de leve para grave, conseqüentemente, o valor da penalidade passou de R\$88,13 para R\$195,23, além da pontuação que aumentou de 03 para 05 pontos no prontuário do condutor infrator, ficando a medida administrativa inalterada.

Já no ano de 2020, a Lei 14.071/2020, alterou o art. 267 do CTB (1997), com a seguinte redação:

Art. 267. Deverá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, caso o infrator não tenha cometido nenhuma outra infração nos últimos 12 (doze) meses. (BRASIL, 1997)

Pode se perceber que antes da alteração do artigo 267, do CTB, pela Lei 14.071/2020, o verbo que prevalecia era “poderá”, onde a autoridade de trânsito

verificando o prontuário do condutor infrator, caso este não tivesse cometido à mesma infração nos últimos doze meses aplicaria a advertência por escrito ao condutor infrator, entendendo por essa a penalidade mais educativa.

Após a alteração do art. 267, o verbo que comanda a redação é “deverá”, onde a autoridade de trânsito é obrigada a aplicar a advertência por escrito, caso o condutor infrator cometesse a infração do art. 181, Inciso XVII, do CTB, caso esse condutor infrator não cometesse nenhuma outra infração nos últimos doze meses.

Ressaltasse que para fazer jus à penalidade de advertência por escrito, o condutor infrator deveria solicitar ao órgão competente alegando que se enquadra nos requisitos do art. 267, do CTB, que após ser verificado que o condutor infrator se enquadra no citado artigo a autoridade de trânsito deverá aplicar a penalidade de advertência por escrito.

A consequência da advertência por escrito, recebida pelo condutor infrator, é a ciência da infração cometida e o compromisso frente à administração pública de não praticar outra infração de natureza leve ou média, desta forma ficando sem registro de pontuação em seu prontuário de habilitação, e ainda, não arcará com pagamento de valores em forma de multa pela infração praticada.

Ainda no art. 181, inciso XVIII do CTB, ficou inalterado trazendo a seguinte redação:

XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar): Infração - média; Penalidade - multa; Medida administrativa - remoção do veículo; (BRASIL, 1997)

Diante do texto do art. 181, Inciso XVIII, vislumbra-se que a não observância por parte do condutor de veículo automotor, este estará praticando uma infração de natureza média, contudo, atendendo aos requisitos do artigo 256, inciso I, e art. 267, este após ser notificado pela prática da infração de trânsito solicitará à autoridade de trânsito em formulário próprio a penalidade de advertência por escrito, também ficando sem registro de pontuação em seu prontuário e sem pagar o valor da multa, cabendo a autoridade de trânsito o atender.

3.4 Atribuição do agente de trânsito

O Código de trânsito Brasileiro, a partir de 1997, com o objetivo de tornar o trânsito menos conflituoso, determinou novas regras de conduta, crimes e

penalidades. A fim de garantir à população maior segurança e qualidade de vida, determinou também a municipalização da fiscalização de trânsito, fazendo-se necessária a integração entre a Polícia Militar e a profissão de agentes de trânsito municipal, criada por esta legislação, sendo o trabalho desses profissionais regulamentado por legislações nacionais e municipais.

O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência. (BRASIL, 1997)

Os agentes de trânsito, civis e militares, possuem diversas atribuições, tais como fiscalizar, promover a segurança viária, exercer o exercício regular do poder de polícia de trânsito, devendo aplicar as penalidades cabíveis, advertências e multas, por infrações de circulação, estacionamento e parada, previstas no CTB. Para o exercício de tais atribuições são necessários concursos e convênios, provendo de competência legal tais agentes.

[...] quanto aos agentes públicos, podemos exemplificar aqui a situação de pessoas que exerçam a função de agentes de trânsito, sem que tenham prestado concurso público para ocuparem tal cargo ou emprego público (e que não sejam integrantes das Instituições que a lei permite firmar convênio com os órgãos executivos de trânsito e rodoviários – Polícias Militares e Guardas Municipais): um auto de infração lavrado por pessoa que não tem a competência legal, obviamente, é nulo desde a origem, por não cumprir um dos requisitos obrigatórios para a sua validade. (MODESTO, 2018, p.214-215)

Visando uma padronização do Sistema Nacional de Trânsito, foram criados cursos de formação procurando assegurar o conhecimento e a homogeneidade na atuação desses agentes. Estes profissionais são submetidos a uma exigência mínima de qualificação e treinamento para lidarem diretamente com os usuários das vias públicas. A formação mínima obrigatória favorecerá a atuação desses profissionais, com maior eficiência e legitimidade.

4. A EVOLUÇÃO DOS DIREITOS DAS PESSOAS IDOSAS E DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

4.1 Os direitos das pessoas idosas

Apesar dos direitos das pessoas idosas estarem garantidos no art. 230, da CRFB (BRASIL, 1988), dentre outras citações, existem muitos desafios relacionados à implantação de programas que desenvolvam uma cultura de respeito às pessoas com deficiência, e principalmente as pessoas idosas, especialmente de cuidados preventivos à saúde para que as futuras gerações gozem de uma melhor qualidade de vida.

Além do artigo 1º da Lei 10.048 de 2000, que diz que idoso é a pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, ainda, a lei 13.146 de 2015 também alterou a lei 10.098 de 2000, que trata das normas e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, informando que a pessoa com mobilidade reduzida é a pessoa que tenha por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora ou da percepção, além de incluir, gestante, lactante, pessoa com criança de colo, obeso, também inclui o idoso.

4.2 Os direitos das pessoas com deficiência

Historicamente, as questões relativas às limitações correlatas as pessoas com deficiência baseavam-se na teoria de que a deficiência deveria ser tratada como um problema individual e uma doença, essa concepção ficou conhecida como modelo biomédico da deficiência. Ainda na década de 70, esse modelo começou a alterações, passando a compreender a deficiência enquanto resultado da interação do indivíduo com o ambiente e a sociedade. Essa nova visão ficou conhecida como modelo social da deficiência e compreende que a sociedade deve-se adaptar as pessoas com deficiência e não o contrário.

O novo modelo social passou a criar políticas e medidas legislativas voltadas ao direito das pessoas com deficiência no mundo. Adaptando a esta nova concepção, a Organização das Nações Unidas-ONU, elaborou em 2006 a Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (PIOVESAN, 2012), tornando-se o principal tratado internacional que visa garantir de direitos a acessibilidade, justiça, educação, liberdade, igualdade, dentre outros. Este documento tornou-se referencial a forma de tratamento as pessoas com deficiência em todos os países signatários.

4.2.1 Os impactos da Convenção Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência provocados no Brasil.

As legislações elaboradas posteriormente no Brasil foram diretamente influenciadas pela convenção da ONU (2006), gerando normas infraconstitucionais de grande relevância, especialmente a Lei 13.146/2015, denominada Estatuto da Pessoa com Deficiência, profundamente influenciada por seus princípios e diretrizes. Esta legislação define que as pessoas portadoras de deficiência possuem os mesmos direitos humanos e liberdades fundamentais que os demais, inclusive o direito de não serem submetidas à discriminação com base em sua deficiência, emanando dignidade e igualdade de oportunidades, sendo proibida quaisquer formas de negligência e tratamentos desumanos ou degradantes

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, elaborado em 2015, estabelecendo diversas garantias essenciais, especialmente o direito à acessibilidade, possibilitando a pessoa com deficiência viver de maneira independente e exercer os seus direitos. Desta forma, a acessibilidade prevê a eliminação de barreiras e obstáculos que dificultem, ou impossibilitem o acesso das pessoas com deficiência aos espaços públicos e ao transporte, além de outros. Atualmente, a deficiência é entendida como resultado da interação de uma pessoa com o ambiente aonde vive, isso não significa incapacidade, mas que uma característica física, mental, intelectual ou sensorial pode ser impedimento quando interage com este ambiente. Os direitos da pessoa com deficiência são recentes, embora figurem na história da civilização há muitos séculos, nem sempre foram tratados de forma igualitária. Cabe citar o direito à igualdade, que garante o equilíbrio de oportunidades, sendo proibida qualquer forma de discriminação pessoa com deficiência.

5. A INFRAÇÃO DE ESTACIONAMENTO PROIBIDO ESTACIONAR VERSUS ESTACIONAMENTO ROTATIVO

A Lei 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, surgiu inicialmente a partir do Projeto de Lei nº 460 (PL 460E/2011). A PL considerava infração grave o uso indevido de vagas de estacionamento para idosos e deficientes físicos, determinando a penalidade de 5 (cinco) pontos no prontuário

do motorista e multa de R\$195,23, também permitindo que os órgãos de fiscalização aplicassem multas em estacionamentos privados de uso público.

Antes da publicação da Lei 13.146/2015, o Código de Trânsito Brasileiro-CTB (BRASIL, 1997), não previa punição específica e mais rigorosa para esse tipo de infração. Apenas determina que estacionar o carro em desacordo com a sinalização para vagas exclusivas era considerado infração leve, punida com 3 (três) pontos no prontuário do motorista e multa de R\$ 53,20, e ainda remoção do veículo.

Em 2014, aprovação do projeto foi recomendada pelo o então relator, Vanderlei Macris, que declarou:

“Com esse processo, a gente espera não que isso mexa no bolso daqueles que infringem a lei, mas, principalmente, que tenha uma proposta pedagógica, que as pessoas tenham consciência de que essas vagas de estacionamento sejam bem usadas, principalmente por aqueles mais necessitados: idosos e deficientes.” (MACRIS, 2014)

A PL 460/2011 foi aprovada em todas as esferas e publicada como Lei nº 13.146, em 6 de julho de 2015.

5.1 Lei 13.146/2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência

Conhecida como Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, é destinada a assegurar e promover, em igualdade de condições entre as pessoas, tendo como objetivo a inclusão social e cidadania das pessoas com algum tipo de deficiência, assegurando os direitos individuais e a dignidade da pessoa humana, sendo este um dos princípios fundamentais, descrito no Artigo 1º, Inciso III, da CRFB. (BRASIL, 1988), que irradia por todo o ordenamento jurídico.

Importante consignar que a legislação Brasileira abrange todas as pessoas que integram a sociedade, o que é de extrema relevância para manutenção do convívio harmônico e igualitário, sendo inequívoca a abrangência da lei em relação às pessoas com deficiências (PCD's) e pessoas idosas.

A lei 13.146, de 6 de julho de 2015, cita no seu primeiro artigo que “É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.” (BRASIL, 2015)

Já no seu art. 2º vem descrito o conceito de pessoa deficiente:

Art. 2º Considera-se 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)

A lei cita em suas diretrizes que a pessoa com deficiência tem o direito à igualdade, assegurado o direito de ir e vir, de se locomoverem utilizando de automóveis, no entanto, visando que os mesmos possuem suas particularidades, existem restrições para que aconteça a utilização desse meio de transporte.

Visando compreender a lei citada acima, especialmente como ela abrange as PCD's, temos a Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000, na qual especifica em suas diretrizes normas que apoiam a mobilidade das PDC's:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. (BRASIL, 2000)

Verifica-se que a lei estabelece nas suas diretrizes especificações, em que se estabelece que as pessoas com deficiência, ou com mobilidade reduzida, têm o direito à locomoção e de enfrentar os obstáculos que estão presentes nestes, e defende que estes possuem direito pleno à acessibilidade.

Um ponto que é de extrema importância nessa lei é referente às vagas de estacionamento, e de que forma tais direitos são garantidos, e por quais leis estão estabelecidos.

Relativamente às normas de trânsito definidas pelo CTB, a lei das PCD's, contém alterações que são específicas para cada indivíduo em razão da sua deficiência.

Nesse contexto, o CONTRAN, no uso de suas competências que lhe conferem os incisos I e X do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, publicou, publicou em dezembro de 2008 as resoluções: 302, 303 e 304, que disciplinavam acerca das vagas de estacionamento de veículos específicos, estacionamento de veículos de pessoas idosas, estacionamento para veículos que transportam PCD's ou com dificuldade de locomoção. Contudo, essas três resoluções foram revogadas pela Resolução 965, também do CONTRAN, que a

partir de 1º de junho de 2022, passou a áreas de segurança e de estacionamento de veículos específicos.

Referida resolução define no seu artigo 3º, além de outras vagas de estacionamento, as vagas destinadas aos veículos que transportem PCD's e idosos que vêm descritas nos incisos II e III.

II - área de estacionamento para veículo de pessoa com deficiência é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido por, ou que transporte, pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, devidamente identificado pela credencial de que trata o Capítulo V desta Resolução;

III - área de estacionamento para veículo de pessoa idosa é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido por, ou que transporte, pessoa idosa, devidamente identificado pela credencial de que trata o Capítulo V desta Resolução;(BRASIL, 2022)

De acordo com a presente resolução, as PCD's dispõem de vagas exclusivas para que possam estacionar seus carros.

Ademais, a fim de garantir os direitos das PCD's referente às necessidades de estacionamento que possuem, importante esclarecer que a Lei Federal 10.098/2000, define a reserva de 2% das vagas disponíveis para PCD's, em locais de fácil acesso e bem sinalizados.

Os veículos utilizados por PCD's ou pessoas idosas, deverão ser identificados com a credencial regulamentar específica permitindo utilizar a vaga de estacionamento, estando à disposição da vaga na via pública condicionado ao uso da credencial regulamentar conforme disposto no art. 7º, Parágrafos 1º e 2º.

DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULO DE PESSOA COM DEFICIÊNCIA COM COMPROMETIMENTO DE MOBILIDADE

Art. 7º As vagas reservadas ao estacionamento de veículos conduzidos por, ou que transportem, pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade são caracterizadas e regulamentadas pela sinalização horizontal e marca delimitadora de estacionamento regulamentado, acompanhada do Símbolo Internacional de Acesso (SIA), nos termos do Anexo I.

§ 1º A critério do órgão ou entidade executivos de trânsito com circunscrição sobre a via, pode ser utilizado o sinal vertical de regulamentação "Estacionamento regulamentado" - R-6b, com o SIA e a mensagem "COM CREDENCIAL", além de outras informações que o órgão entender necessárias. (BRASIL, 2022)

Já a disposição da vaga na via pública destinada aos veículos utilizados pelas pessoas idosas e também a obrigatoriedade do uso da respectiva credencial também vêm descritas na Resolução 965/2022 em seu art. 9º, parágrafo 1º:

DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULO DE PESSOA IDOSA
 Art. 9º As vagas reservadas ao estacionamento de veículos conduzidos por, ou que transportem, pessoa idosa são caracterizadas e regulamentadas pela sinalização horizontal e marca delimitadora de estacionamento regulamentado, acompanhada do Símbolo "Idoso", nos termos do Anexo II desta Resolução.

§ 1º A critério do órgão ou entidade executivos de trânsito com circunscrição sobre a via, pode ser utilizado o sinal vertical de regulamentação R-6b - "Estacionamento regulamentado", com o Símbolo "Idoso" e mensagem complementar "COM CREDENCIAL", além de outras informações que o órgão entender necessárias. (BRASIL, 2022)

Como observado, as pessoas idosas ou com algum tipo de deficiência possuem essas vagas de estacionamento, devendo portar a credencial regulamentar, assegurando o uso exclusivo dessas vagas, evitando-se a utilização dessas vagas pelas demais pessoas.

Em uma situação que o carro não esteja identificado, será caracterizada infração prevista no art. 181, Inciso XX, do CTB. Caso ocorra essa infração, o agente de trânsito lavrará o auto de infração, e na medida do possível, acionará o reboque do órgão competente para remoção do veículo que se encontra estacionado irregularmente.

Devido às grandes mudanças e certo clamor popular para atender as pessoas com deficiência e os idosos em relação a vagas de estacionamento em vias públicas, as Leis 9.503/1997 e 13.146/2015 tiveram vários artigos alterados pela Lei 13.281/2016.

Em relação às vagas destinadas às PCD's e idosos, que na criação da Lei 9.503/1997, eram consideradas infrações de natureza leve, ambas tiveram a natureza modificada de leve para grave pelo art. 1º da Lei 13.281, de 04 de maio de 2016, alterou o art. 181, Inciso XX, da Lei 9.503/1997, passando a vigorar o seguinte texto:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

art. 181.....

XX - nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

..... (NR)

A Lei 13.146/2015 teve seu art. 47, Parágrafo 3º, modificado pela Lei 13.281/2016, lê-se no art. 5º desta.

Art. 5º O § 3º do art. 47 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, passa vigorar com a seguinte redação: (Vigência)

art. 47.....

.....
 § 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XX do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

..... (NR)

A lei 13.146/2015 conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência veio para assegurar e promover a inclusão social de pessoas com deficiência física ou mental garantindo o exercício da capacidade de igualdade em relação às pessoas sem qualquer tipo de deficiência, trazendo modificações em várias áreas, como do trabalho, assistência social, esporte, previdência, saúde, educação e transporte.

5.2 Sanção versus proporcionalidade e simultânea vedação ao excesso

O princípio da proporcionalidade fornece parâmetros e atuação à administração pública quanto às sanções que possa vir a aplicar ao cidadão em razão do “comportamento contrário àquele estabelecido pela norma jurídica, que é pressuposto da sanção.” (OLIVEIRA, 2012, p.17).

A conduta do indivíduo somente ensejará sancionamento quando previamente definido como proibido no ordenamento jurídico, conforme garantido pelo princípio da legalidade. Desta forma, os comportamentos previstos na norma jurídica enquanto infração à legislação vigente fornecem a causa lógico-jurídica a obrigatoriedade de imposição de uma sanção a esta correspondente.

Ademais, as sanções previstas para quem infrinja a lei devem ser proporcionais à gravidade dos delitos praticados, respeitando-se assim o princípio da avaliação de interesses, proteção deficiente e a vedação aos excessos.

Ressalta-se nesse contexto, que a ponderação nos atos administrativos fornece aos indivíduos uma importante barreira de proteção ao arbítrio estatal e a violação da liberdade individual. Por conseguinte, a sanção a ser imposta somente terá sua competência validamente exercida se tiver extensão e intensidade

proporcionais para o cumprimento da finalidade do interesse público a que estiverem atreladas.

O entendimento por parte da administração pública quanto à promoção da justiça na aplicação de sanção administrativa deve estar obrigatoriamente atrelado à ideia de justa medida e proporção. Nesse sentido, devem-se aplicar as sanções ao violador de forma impessoal e proporcional à infração cometida. Assim como se deve criar e utilizar ferramentas para coibir os abusos e excessos no exercício do poder estatal, também deve ser percebido e evitado a atuação da administração pública de forma insuficiente e falha, gerando uma proteção deficiente da sociedade, o que acarretará um prejuízo à coletividade no momento em que aplica a necessária sanção aos indivíduos.

5.3 A desproporcionalidade das infrações por estacionamento: proibido estacionar versus estacionamento rotativo

A administração pública, a partir da Lei 13.146/2015, com o objetivo de garantir maior acessibilidade às PCD's e aos idosos, reserva um coeficiente de vagas, sendo 2% e 5% respectivamente, utilizando-se um veículo voltado ao transporte dessa pessoa e devidamente credenciado.

A inovação nesta lei refere-se à mudança das penalidades relativas ao desrespeito a essa norma, referente a estacionar em vaga reservada que passou a ser considerada infração gravíssima, conforme o Inciso XX, do Artigo 181, CTB, acarretando uma penalidade de 7 pontos no prontuário do motorista e multa de R\$293,47, além da sanção administrativa de remoção do veículo.

Não obstante, outro desrespeito à legislação de trânsito percebido com frequência nas grandes vias públicas é estacionamento em locais proibidos, que acarreta maior risco aos usuários, e, no entanto, é considerada pela legislação atual infração média, sendo a multa de R\$130,16 e 4 pontos no prontuário do motorista.

Comparativamente, a utilização das vagas reservadas para PCD's e idosos, de uma forma geral demonstra uma indiferença a esses indivíduos e suas especificidades, obrigando-os a buscar outros locais para deixar seus veículos. Contudo, estacionar um veículo em local proibido, como por exemplo, a distância mínima de 5 metros das esquinas, bloqueando a visibilidade dos demais motoristas e pedestres, embora ofereça maior risco aos usuários das vias, podendo ocasionar

acidentes com maior gravidade, ainda é considerado infração média. Outra infração comum nos grandes centros urbanos, e também considerada média, é o estacionamento em ponto de ônibus, obrigando os usuários ao embarque e desembarque em local distinto do reservado, em decorrência do veículo estacionado indevidamente, muitas vezes o ônibus efetua a parada em fila dupla, ou na única faixa disponível, prejudicando a fluidez do trânsito e obrigando passageiros a deslocar-se na pista para alcançar local seguro.

Desta forma, percebe-se um desequilíbrio em razão das infrações cometidas e as sanções aplicadas, olvidando-se o legislador que o princípio da proporcionalidade deve ser tomado enquanto ponto de partida para uma reflexão acerca dessas distorções, lembrado como princípio da proibição de excesso e da prevenção devem sempre estar presentes nos atos administrativos visando um equilíbrio e isonomia das decisões.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O CONTRAN estabelece as normas para a utilização das vias terrestres do país visando à segurança de todos, motoristas, passageiros e pedestres. Para assegurar o pleno funcionamento da sociedade, e neste caso do trânsito, muitas vezes o Estado tem de se valer do poder de polícia administrativa, cuja atuação coercitiva busca limitar atuações individuais e fazer prevalecer o interesse público na manutenção da ordem e dos direitos.

Para disciplinar e fiscalizar os usuários das vias se tem uma variada sinalização de trânsito e a atuação de diversos órgãos e agentes, buscando garantir a todos os cidadãos o uso seguro e igualitário das vias, cabendo ao Código de Trânsito Brasileiro, inclusive a definição de estacionamento, entendido aqui como sendo a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros, delimitando e sinalizando uma área especificamente para este fim.

As infrações resultantes do uso irregular das vias públicas são definidas pela legislação específica, nesse sentido deve-se aplicar as sanções ao motorista infrator de forma impessoal e proporcional à infração cometida. O entendimento por parte da administração pública quanto à promoção da justiça na aplicação de sanção

administrativa deve estar obrigatoriamente atrelado à ideia de justa medida e proporção.

Contudo, verifica-se que há desequilíbrio nas penalidades em razão das infrações cometidas e as sanções aplicadas, porquanto os motoristas que estacionam em locais regulamentados para estacionamento rotativo, reservadas as pessoas idosas e PCD's, a partir da publicação a Lei nº 13.146/2015, são penalizados com a infração considerada grave no CTB, enquanto outras, teoricamente de maior potencial lesivo são penalizadas como infrações médias ou leves, como estacionar em ponto de ônibus ou próximos às esquinas.

Tomando enquanto ponto de partida o princípio da proporcionalidade, que nos conduz a uma reflexão acerca dessas distorções, e ainda, considerando que os princípios da proibição de excesso e da prevenção devem estar sempre presentes nos atos administrativos, consideramos desproporcionais estas sanções aplicadas atualmente aos motoristas.

O Estado deve-se fortemente coibir, e penalizar com maior rigor, os atos que possam vir a produzir os resultados mais danosos aos indivíduos e a sociedade, essa proporcionalidade não integra o atual quadro de sanções da Lei 13.146/2015, e respetivamente do CTB, o que pode acarretar em uso indevido das vias e estimular comportamentos de riscos aos usuários.

Por outro lado, os estudos mostram que devido à evolução da sociedade, conforme já descrito por Aristóteles sobre a equidade proveniente do contexto histórico e social, por influência da Organização das Nações Unidas ou de movimentos sociais, as atualizações das leis tornam-se necessárias, como foi o caso da Lei 13.146/2015 que alterou circunstancialmente a Lei 10.098/2000 e o próprio CTB, no que tange a gravidade das infrações de trânsito.

E considerando as jurisprudências advindas do princípio da equidade, considerando a evolução da CTB, pode-se inferir uma possível adequação das demais penalidades, em razão de serem consideradas de maior potencial lesivo tais infrações poderão a ser atualizadas futuramente, passando a também serem penalizadas como infrações graves, reestabelecendo o Princípio da Proporcionalidade.

7. REFERÊNCIAS

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Lições de direito administrativo para profissionais de trânsito**. 1a ed. São Paulo: Letras Jurídicas, 2018.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Legislação de trânsito**. Competências e incompetências, São Paulo, 2009.

ARAUJO, M. M., Malloy-Diniz, L. F., & Rocha, F. L. (2009). **Impulsividade e acidentes de trânsito**. Revista de Psiquiatria Clínica, 36(2), 60-68.

ARISTÓTELES apud CARVALHO FILHO, Milton Paulo de. **Indenização por Equidade no Código Civil**. 2ªed.São Paulo: ed. Atlas. 2003. p.27.

BERWIG, A. **Direito do trânsito** – Ijuí RS: Unijuí, 2013.

BITENCOURT NETO, Eurico. **Improbidade administrativa e violação de princípios**. Belo Horizonte: Del Rey, 2005.

Brasil. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 19 de maio de 2022.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar em vigor**. 1. ed. Brasília. DENATRAN, 2008. P. 708.

BRASIL. 2007. **Decreto nº 6.214**. Regulamenta o benefício de prestação continuada da assistência social devido à pessoa com deficiência e ao idoso de que trata a Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993, e a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, acresce parágrafo ao art. 162 do Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 28 de set. 2007

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 22.ed. São Paulo: Atlas, 2009.

FARIA, Rogério Silvério de. **Álcool e direção: análise da constitucionalidade da Lei Seca** / Rogério Silvério de Faria - Palmas, 2011.

FREITAS, Juarez. **O controle dos atos administrativos e os princípios jurídicos fundamentais**. 3.ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

GIACOMUZZI, José Guilherme. **A moralidade administrativa e a boa-fé da Administração Pública: o conteúdo dogmático da moralidade administrativa**. 1.ed. São Paulo: Malheiros, 2002.

HONORATO. C. M. **O Trânsito em Condições Seguras**. Campinas (SP): Millennium, 2009. p. 259.

LEITE, J. R. M. **Sociedade de risco e estado**. In: CANOTILHO, J. J. G.; LEITE, J. R. M. (Org.). *Direito constitucional ambiental Brasileiro*. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2015, p. 208.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo Brasileiro**. 34ª edição. São Paulo: Malheiros, 2008, p. 133.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 21ª edição. São Paulo: Malheiros, 2006

MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao código de trânsito Brasileiro: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005. p. 1572.

NERY JUNIOR, Nelson. **Princípios do Processo Civil na Constituição Federal**. 5. ed. rev. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

OLIVEIRA, Régis Fernandes de. **Infrações e sanções administrativas**, ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2012.p. 17.

PIOVESAN, Flávia. **Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência: inovações, alcance e impacto**. In: FERRAZ, Carolina Valença et al. (Org.) *Manual dos direitos da pessoa com deficiência*. São Paulo: Saraiva, 2012.

PONTES, Helenilson Cunha. **O princípio da Proporcionalidade e o direito tributário**. São Paulo: Dialética, 2000. p. 41.

PORTAO, Sérgio de Bona. **Coletânea de Legislação de Trânsito**. 13ª ed. Santa Catarina: Editora Copiart, 2009. p. 126-130.

RAMOS, André de Carvalho. **Teoria geral dos direitos humanos na Ordem Internacional**. São Paulo: Saraiva, 2012.

REALE, Miguel. **Filosofia do Direito**. 19. ed. - São Paulo: Saraiva, 1999.

REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**. 27. ed. ajustada ao novo código civil. São Paulo: Saraiva, 2002.

REALE, Miguel. **Teoria Tridimensional do Direito**. 5ª ed. Ver. e aum. São Paulo: Saraiva, 1994

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 3.ª ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 9. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

ROZESTRATEN, R J A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos.**, São Paulo, E.P.U./ EDUSP, 1998.

VASCONCELLOS, E A. **O que é trânsito**. 3ª ed. Ver. Ampl. São Paulo, Brasiliense, 1998.