

DA BARREIRA À AUTONOMIA: A LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO E A RECONFIGURAÇÃO DO DIREITO À MOBILIDADE NO SISTEMA DE TRÂNSITO BRASILEIRO

FROM BARRIER TO AUTONOMY: THE BRAZILIAN INCLUSION ACT AND THE RECONFIGURATION OF THE RIGHT TO MOBILITY IN BRAZIL'S TRAFFIC SYSTEM

*Adriana Boessio Stefanello*¹
*Cláudio de Sousa Soares*²

RESUMO

A Lei nº 13.146/2015, denominada Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI), representa um dos mais relevantes movimentos de constitucionalização e internacionalização da proteção jurídica da pessoa com deficiência no Brasil. Inspirada diretamente na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, incorporada ao direito brasileiro com equivalência de emenda constitucional, a LBI não se limita a reunir direitos já existentes: ela reorganiza categorias jurídicas a partir do modelo social da deficiência, deslocando o centro da análise do impedimento corporal para as barreiras que restringem participação, autonomia e igualdade. O presente artigo examina esse movimento no campo do trânsito e da mobilidade, com especial atenção às alterações promovidas no Código de Trânsito Brasileiro pela LBI e à regulamentação posterior do Conselho Nacional de Trânsito. Sustenta-se que o direito de circular, conduzir, utilizar espaços viários e acessar serviços de transporte constitui dimensão material da cidadania e da vida independente. A análise abrange o art. 147-A do CTB, a acessibilidade comunicacional no processo de habilitação, as vagas reservadas, a avaliação de aptidão de candidatos com deficiência física, as adaptações veiculares, a proteção do pedestre, a acessibilidade no transporte coletivo e as transformações normativas posteriores, incluindo as Resoluções CONTRAN nº 927/2022 e nº 1.020/2025 e a Lei nº 15.459/2026. Metodologicamente, adota-se pesquisa qualitativa, jurídico-dogmática e documental, articulada com o modelo social da deficiência, a igualdade substantiva, a proibição do capacitismo e a ideia de adaptação razoável. Como contribuição analítica, propõe-se a categoria “cidadania viária inclusiva” e uma Matriz de Cidadania Viária Inclusiva, destinada a avaliar a efetividade das normas de trânsito a partir de oito dimensões: acesso, comunicação, avaliação funcional, adaptação, segurança, desenho

¹Mestranda em Direito Internacional pela Universidad Autónoma de Assunción; Analista Judiciária do TRT 24 Região.

² Doutorando em Direito Internacional pela Universidad Autónoma de Asunción.; Mestre em Direito Internacional pela Universidad Autónoma de Asunción.

universal, custo e governança. Conclui-se que a LBI promoveu mudança paradigmática relevante, mas que a plena efetividade da inclusão no trânsito ainda depende da superação de práticas medicalizantes, desigualdades territoriais, barreiras econômicas e falhas de implementação capazes de transformar direitos formalmente reconhecidos em mobilidade apenas potencial.

Palavras-chave: Pessoa com deficiência; Lei Brasileira de Inclusão; Código de Trânsito Brasileiro; Mobilidade; Acessibilidade; Igualdade substantiva; Tecnologia assistiva; Cidadania.

ABSTRACT

Brazilian Law No. 13,146/2015, known as the Brazilian Inclusion Act for Persons with Disabilities, represents one of the most significant movements toward the constitutionalizing and internationalization of disability rights in Brazil. Directly inspired by the Convention on the Rights of Persons with Disabilities, which was incorporated into Brazilian law with constitutional amendment status, the Act goes beyond consolidating previously existing rights: it reorganizes legal categories according to the social model of disability, shifting the focus from bodily impairment to the barriers that restrict participation, autonomy and equality. This article examines this transformation in the fields of traffic regulation and mobility, with particular attention to the amendments introduced into the Brazilian Traffic Code and to subsequent regulations issued by the National Traffic Council. It argues that the right to move, drive, use road infrastructure and access transport services is a material dimension of citizenship and independent living. The analysis covers article 147-A of the Traffic Code, communication accessibility in driver licensing, reserved parking spaces, fitness assessment for drivers with physical disabilities, vehicle adaptations, pedestrian protection, accessibility in public transport and later regulatory developments, including CONTRAN Resolutions No. 927/2022 and No. 1,020/2025 and Law No. 15,459/2026. Methodologically, the study adopts a qualitative, doctrinal and documentary legal approach, articulated with the social model of disability, substantive equality, anti-ableism and reasonable accommodation. As an analytical contribution, it proposes the concept of “inclusive road citizenship” and an Inclusive Road Citizenship Matrix based on eight dimensions: access, communication, functional assessment, adaptation, safety, universal design, cost and governance. The article concludes that the Brazilian Inclusion Act produced a relevant paradigm shift, but full inclusion in the traffic system still depends on overcoming medicalizing practices, territorial inequalities, economic barriers and implementation failures that can turn formally recognized rights into merely potential mobility.

Keywords: Persons with disabilities. Brazilian Inclusion Act. Brazilian Traffic Code. Mobility. Accessibility. Substantive equality. Assistive technology. Citizenship.

1. INTRODUÇÃO

A circulação pelas cidades raramente é percebida como um problema jurídico de primeira grandeza quando funciona para quem não encontra barreiras relevantes. Caminhar por uma calçada, atravessar uma rua, estacionar próximo ao destino, utilizar transporte coletivo ou dirigir um automóvel aparecem, para grande parte da população, como atividades ordinárias. Para a pessoa com deficiência, entretanto, cada uma dessas experiências pode depender de uma extensa cadeia de condições materiais, comunicacionais, normativas e tecnológicas. Quando essa cadeia falha, o que se perde não é apenas deslocamento. Perdem-se acesso ao trabalho, educação, saúde, cultura, convivência familiar, participação política e autonomia cotidiana.

Essa constatação permite compreender por que a mobilidade não pode ser tratada apenas como questão de engenharia urbana ou de disciplina administrativa do trânsito. O espaço viário é uma infraestrutura de cidadania. As normas que definem quem pode dirigir, em quais condições, com quais adaptações, como deve ser sinalizada uma vaga reservada, de que maneira um candidato surdo terá acesso ao processo de habilitação ou que prioridade deve ser concedida ao pedestre com deficiência são, simultaneamente, normas de trânsito e normas de direitos fundamentais. Elas organizam oportunidades concretas de participação social.

A Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, publicada no Diário Oficial da União de 7 de julho de 2015, constitui marco decisivo nessa transformação. A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência foi concebida para assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais, tendo como fundamento expreso a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. A Convenção foi aprovada no Brasil pelo procedimento do art. 5º, § 3º, da Constituição e promulgada pelo Decreto nº 6.949/2009, circunstância que lhe confere posição normativa equivalente à das emendas constitucionais. A LBI, portanto, deve ser lida como legislação de concretização de um parâmetro constitucional e internacional de direitos humanos, e não como simples lei setorial (BRASIL, 2009; BRASIL, 2015).

A mudança mais profunda promovida por esse sistema normativo é conceitual. Em lugar

de compreender a deficiência exclusivamente como déficit individual, doença ou incapacidade corporal, a Convenção e a LBI adotam uma perspectiva relacional. A pessoa com deficiência possui impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial que, em interação com barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva em igualdade de condições com as demais pessoas. A deficiência, nessa formulação, não desaparece do corpo, mas deixa de ser explicada apenas por ele. A desigualdade emerge do encontro entre características individuais e uma sociedade projetada segundo padrões de normalidade que excluem corpos, modos de comunicação e formas de percepção diferentes (DINIZ, 2007; DINIZ; BARBOSA; SANTOS, 2009).

Essa virada possui consequência direta para o Direito de Trânsito. Se a deficiência fosse compreendida apenas como incapacidade biológica, a resposta jurídica tenderia a concentrar-se em verificar se o indivíduo “pode” ou “não pode” conduzir, atravessar, utilizar ou acessar determinado sistema. Quando se adota o modelo social, a pergunta muda: quais barreiras impedem participação segura e autônoma e quais adaptações, tecnologias, regras e desenhos institucionais podem removê-las? A avaliação deixa de ser puramente excludente e passa a admitir equivalência funcional, adaptação razoável e tecnologia assistiva.

O art. 109 da LBI alterou diretamente o Código de Trânsito Brasileiro. Entre as modificações, introduziu o art. 147-A, assegurando ao candidato com deficiência auditiva acessibilidade de comunicação em todas as etapas do processo de habilitação, inclusive por tecnologias assistivas, material audiovisual acessível e intérprete de Libras. Também reforçou a disciplina das vagas reservadas e modificou dispositivos relacionados à fiscalização do estacionamento. Ao lado dessas alterações pontuais, o Estatuto estabeleceu um capítulo próprio sobre transporte e mobilidade, determinando a eliminação de obstáculos e barreiras e impondo deveres sobre veículos, terminais, estações, sistemas viários, táxis, locadoras e serviços de transporte (BRASIL, 2015).

A relevância do tema não se esgota no texto de 2015. O regime jurídico continua em transformação. A Resolução CONTRAN nº 927/2022 disciplina exames de aptidão física e mental e prevê a atuação de Junta Médica Especial para candidatos com deficiência física,

admitindo resultado “apto com restrições” e codificação de adaptações veiculares. A Resolução CONTRAN nº 1.020/2025, ao reorganizar a formação de condutores, determina que órgãos de trânsito assegurem meios e recursos de acessibilidade em todas as etapas e garante ao candidato com deficiência auditiva intérprete de Libras sem custos adicionais. Em 2026, a Lei nº 15.459 atualizou a disciplina do Símbolo Internacional de Acessibilidade e reforçou sua vinculação a locais e serviços efetivamente adequados. Esse conjunto revela que a inclusão no trânsito é um processo normativo contínuo, e não uma reforma concluída em 2015.

O problema central deste artigo pode ser formulado da seguinte maneira: em que medida a Lei Brasileira de Inclusão e a regulamentação posterior conseguiram reconstruir o sistema de trânsito a partir de um paradigma de autonomia, igualdade substantiva e remoção de barreiras, e quais obstáculos ainda impedem que esse paradigma produza cidadania viária efetiva para as pessoas com deficiência?

A hipótese sustentada é que a LBI promoveu uma reconfiguração relevante do direito à mobilidade ao deslocar o trânsito de uma lógica predominantemente padronizadora para uma lógica de participação acessível. Contudo, essa transformação permanece incompleta. A legislação reconhece direitos de acesso, adaptação e comunicação, mas a estrutura concreta de habilitação, fiscalização e mobilidade urbana ainda conserva traços do modelo médico, produz custos diferenciados, depende de capacidades institucionais desiguais entre entes federativos e nem sempre trata a acessibilidade como requisito originário do sistema. A inclusão pode, assim, ser formalmente assegurada e materialmente restringida.

O objetivo geral é analisar criticamente a incidência da LBI sobre o Código de Trânsito Brasileiro e sobre o sistema jurídico de mobilidade, identificando avanços, contradições e critérios de efetividade. Como objetivos específicos, busca-se: reconstruir a passagem do modelo médico ao modelo social da deficiência; examinar a mobilidade como condição de autonomia e cidadania; sistematizar as alterações introduzidas no CTB; analisar habilitação, comunicação acessível, adaptações veiculares, estacionamento reservado e proteção do pedestre; discutir as normas posteriores do CONTRAN; e propor uma matriz analítica que permita aferir se a política de trânsito produz inclusão real ou apenas reconhecimento abstrato.

A investigação adota método jurídico-dogmático e abordagem qualitativa, com pesquisa bibliográfica e documental. O marco normativo compreende a Constituição Federal, a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, a LBI, o CTB, a Lei de Acessibilidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e atos do CONTRAN. O marco teórico articula a literatura do modelo social da deficiência, a teoria da igualdade e os estudos sobre inclusão e acessibilidade. Jurisprudência do Supremo Tribunal Federal é utilizada para demonstrar a consolidação de uma leitura constitucional que reconhece a inclusão como dever compartilhado por poder público e sociedade.

A contribuição analítica do artigo é a noção de “cidadania viária inclusiva”. A expressão designa a capacidade material e jurídica de a pessoa com deficiência utilizar o sistema de circulação em condições de segurança, autonomia, dignidade e igualdade, seja como pedestre, passageira, condutora ou usuária de serviços de mobilidade. A cidadania viária não se reduz à existência de rampas ou vagas reservadas. Ela depende da integração entre desenho universal, avaliação funcional, comunicação acessível, tecnologia assistiva, custo razoável, fiscalização e governança pública.

A estrutura do artigo acompanha essa perspectiva. Inicialmente, examina-se a mudança de paradigma no tratamento jurídico da deficiência. Em seguida, discute-se a mobilidade como dimensão da liberdade e da vida independente. Posteriormente, são analisadas as mudanças promovidas no CTB e a regulamentação administrativa. O estudo avança para os desafios de acessibilidade no processo de habilitação, de circulação e de proteção do pedestre, examina contradições persistentes e, ao final, apresenta uma Matriz de Cidadania Viária Inclusiva como instrumento crítico de leitura das políticas de trânsito.

2. DEFICIÊNCIA, DIGNIDADE E IGUALDADE SUBSTANTIVA: A MUDANÇA DO PARADIGMA JURÍDICO

2.1 DA DEFICIÊNCIA COMO INCAPACIDADE À DEFICIÊNCIA COMO RELAÇÃO COM BARREIRAS

A história jurídica das pessoas com deficiência é marcada por uma oscilação entre invisibilidade, tutela e reconhecimento. Durante longo período, o direito tratou a deficiência como atributo individual incapacitante. Essa leitura aproximava proteção social de caridade, assistência ou interdição e permitia que a diferença corporal fosse convertida em fundamento suficiente para restringir participação. O problema jurídico era localizado no indivíduo: se ele não se adaptava às instituições existentes, a resposta consistia frequentemente em afastá-lo, segregá-lo ou submetê-lo a regimes especiais.

O modelo médico de deficiência, embora tenha contribuído para diagnóstico, reabilitação e desenvolvimento de tecnologias, tornou-se insuficiente quando transformado em explicação total da desigualdade. Um impedimento físico pode demandar cuidado de saúde, mas não explica por que uma calçada sem rebaixamento impede circulação. Uma deficiência auditiva pode justificar tecnologias específicas, mas não explica por que um curso de habilitação é ministrado sem Libras ou legendas. Um usuário de cadeira de rodas pode possuir plena capacidade cognitiva e decisória, mas ser impedido de acessar um terminal por inexistência de rota acessível. Em todos esses casos, a exclusão é produzida por desenho social e institucional.

O modelo social formulou uma crítica a essa naturalização. Para Diniz (2007), deficiência é conceito que reconhece impedimentos corporais, mas denuncia a organização social que transforma diferenças em desvantagem. Diniz, Barbosa e Santos (2009) demonstram que a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência absorveu esse deslocamento ao tratar a restrição de participação como fenômeno resultante da interação entre impedimentos e barreiras. A consequência jurídica é decisiva: remover barreiras deixa de ser política de benevolência e passa a integrar o conteúdo do dever de igualdade.

A LBI reproduz essa lógica em seu art. 2º e amplia seu alcance ao definir barreiras urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e na informação, atitudinais e tecnológicas. Trata-se de taxonomia especialmente relevante para o trânsito, porque a exclusão viária é quase sempre multifatorial. Uma pessoa pode encontrar, simultaneamente, barreira urbanística na calçada, barreira de transporte no ônibus, barreira comunicacional no processo de

habilitação, barreira tecnológica em um aplicativo inacessível e barreira atitudinal no agente que presume incapacidade antes de avaliar possibilidades de adaptação.

A proteção jurídica, por isso, deve abandonar a ideia de que inclusão significa tolerar a presença de quem diverge do padrão. Inclusão significa reorganizar o padrão. Sassaki (1997) observa que uma sociedade inclusiva modifica sistemas gerais para acolher a diversidade, em vez de exigir que a pessoa demonstre capacidade de adaptação a ambientes construídos sem sua consideração. No trânsito, essa lógica impõe que segurança e acessibilidade sejam desenhadas conjuntamente. A pessoa com deficiência não é exceção à segurança viária; é usuária legítima em relação à qual o sistema deve produzir condições equivalentes de segurança.

2.2. A CONVENÇÃO DA ONU E O BLOCO CONSTITUCIONAL DE INCLUSÃO

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi aprovada pelo Congresso Nacional segundo o procedimento do art. 5º, § 3º, da Constituição, por meio do Decreto Legislativo nº 186/2008, e promulgada pelo Decreto nº 6.949/2009. Foi o primeiro tratado de direitos humanos incorporado ao direito brasileiro com equivalência formal às emendas constitucionais. Isso significa que a interpretação da legislação infraconstitucional, inclusive do CTB, deve ser compatível com seus parâmetros de igualdade, acessibilidade, autonomia, não discriminação e participação.

O art. 3º da Convenção elenca princípios que irradiam diretamente sobre o sistema de trânsito: respeito pela dignidade inerente, autonomia individual e liberdade de fazer escolhas; não discriminação; participação e inclusão plenas; respeito pela diferença; igualdade de oportunidades; acessibilidade; igualdade entre homens e mulheres; e respeito pelo desenvolvimento das capacidades das crianças com deficiência. O art. 9º trata da acessibilidade, enquanto o art. 20 exige medidas efetivas para assegurar mobilidade pessoal com a máxima independência possível, inclusive facilitando acesso a tecnologias assistivas e dispositivos de mobilidade a custo acessível (BRASIL, 2009).

A mobilidade, portanto, não aparece na Convenção como benefício periférico. Ela é condição instrumental de exercício de outros direitos. Sem deslocamento, a liberdade de escolha sobre trabalho, educação, lazer e participação comunitária torna-se reduzida. A autonomia não é apenas capacidade abstrata de decidir; é a possibilidade concreta de transformar decisões em trajetórias espaciais e sociais.

Piovesan (2025) destaca que a proteção contemporânea das pessoas com deficiência integra o projeto mais amplo de igualdade e direitos humanos, exigindo não apenas proibição da discriminação direta, mas ações destinadas a superar desigualdades estruturais. A adaptação razoável é expressão desse dever. A Convenção considera discriminação por motivo de deficiência a recusa de adaptação razoável. O direito à igualdade, assim, não exige tratamento idêntico quando a identidade de tratamento reproduz exclusão.

Esse ponto é essencial no processo de habilitação. Exigir de todos os candidatos os mesmos meios de comunicação pode parecer formalmente igualitário, mas é discriminatório se o instrumento impede que o candidato surdo demonstre conhecimento ou competência. De modo semelhante, realizar exame de direção em veículo não adaptado para candidato que necessita de comandos manuais não mede capacidade de conduzir; mede capacidade de conduzir um veículo inadequado às suas condições. A igualdade correta não está na identidade do instrumento, mas na equivalência da oportunidade de demonstrar aptidão com segurança.

2.3. CONSTITUIÇÃO DE 1988, COMPETÊNCIA FEDERATIVA E DEVER DE ACESSIBILIDADE

A Constituição de 1988 já apresentava, antes da Convenção e da LBI, importante densidade normativa no campo da deficiência. O art. 1º, III, estabelece a dignidade da pessoa humana como fundamento da República. O art. 3º impõe objetivos de construção de sociedade livre, justa e solidária e de promoção do bem de todos sem discriminação. O art. 5º garante igualdade. O art. 23, II, atribui competência comum à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para cuidar da saúde, assistência pública e proteção e garantia das pessoas com

deficiência. O art. 24, XIV, estabelece competência concorrente para proteção e integração social. Os arts. 227, § 2º, e 244 tratam de acessibilidade em logradouros, edifícios de uso público e veículos de transporte coletivo.

A arquitetura constitucional é relevante porque impede que a acessibilidade seja compreendida como atribuição exclusiva de um único ente federativo. O trânsito é organizado em sistema nacional, mas ruas, calçadas, estacionamento, transporte urbano e fiscalização envolvem competências distribuídas. Uma política inclusiva depende de coordenação. A vaga reservada pode ser disciplinada nacionalmente, mas sua sinalização e fiscalização ocorrem localmente. A habilitação segue padrões do CONTRAN, mas é executada pelos órgãos estaduais e distrital. A acessibilidade do ponto de ônibus pode depender do Município, enquanto o veículo pode obedecer a regras de concessão distintas. A efetividade é, portanto, federativa.

Esse caráter compartilhado foi reforçado pelo Supremo Tribunal Federal. No julgamento da ADI 5.357, o Tribunal reconheceu a constitucionalidade das obrigações de inclusão impostas pela LBI às instituições privadas de ensino, enfatizando que a inclusão constitui compromisso constitucional que alcança também atores privados. Mais recentemente, no Tema 1.286 da repercussão geral, o STF reconheceu a constitucionalidade de lei estadual que exige percentual de carrinhos de compras adaptados para crianças com deficiência ou mobilidade reduzida. Embora não sejam precedentes de trânsito, ambos revelam uma premissa aplicável ao tema: a acessibilidade não é dever exclusivamente centralizado na União nem ônus reservado ao poder público; ela pode justificar obrigações regulatórias distribuídas sempre que voltadas à igualdade material e à participação (BRASIL, STF, ADI 5.357; BRASIL, STF, RE 1.198.269).

A terminologia constitucional originária ainda utiliza expressões como “pessoa portadora de deficiência”. A Convenção e a LBI consolidaram a expressão “pessoa com deficiência”, que evita a ideia de que a deficiência seja objeto portátil ou condição que esgota a identidade pessoal. A atualização terminológica não é mero preciosismo. Ela acompanha a transformação do sujeito protegido: de objeto de tutela para titular de direitos e participante das decisões que afetam sua vida.

2.4. DISCRIMINAÇÃO POSITIVA, ADAPTAÇÃO RAZOÁVEL E IGUALDADE NO ESPAÇO VIÁRIO

A proteção jurídica da pessoa com deficiência não se realiza pela aplicação indiferenciada de regras concebidas para sujeitos em condições materialmente distintas. A igualdade constitucional admite - e, em determinadas situações, exige - tratamentos diferenciados capazes de neutralizar desvantagens estruturais. Nesse sentido, as chamadas discriminações positivas não constituem privilégios, mas técnicas de concretização da isonomia. Reserva de vagas, prioridade de atendimento, adaptações veiculares, intérprete de Libras e adequação de procedimentos administrativos procuram permitir que direitos formalmente universais sejam exercidos em condições efetivamente comparáveis (MADRUGA, 2016; PIOVESAN, 2025).

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência oferece fundamento adicional ao reconhecer a adaptação razoável como instrumento de igualdade. Quando determinada regra, veículo, plataforma ou procedimento foi concebido segundo um padrão corporal ou comunicacional majoritário, a modificação necessária à participação não é favor excepcional: constitui resposta à barreira produzida pelo próprio desenho institucional. No trânsito, isso desloca a análise da deficiência isoladamente considerada para a relação entre pessoa, tecnologia, via, veículo e procedimento.

Esse deslocamento é especialmente relevante porque a segurança coletiva constitui fundamento legítimo da regulação de trânsito. O Estado pode exigir aptidão e impor padrões técnicos, mas não deve transformar a segurança em argumento abstrato para presumir incapacidade. A avaliação inclusiva precisa ser individualizada, proporcional e aberta às possibilidades de compensação tecnológica. A pergunta correta não é se o candidato apresenta uma deficiência em abstrato, mas se, consideradas suas condições e os recursos de adaptação disponíveis, pode realizar a atividade com segurança compatível com aquela exigida dos demais condutores.

A distinção evita que a avaliação administrativa reproduza capacitismo institucional. Uma pessoa que não movimenta os membros inferiores pode conduzir com comandos manuais; outra

pode necessitar de direção assistida, transmissão automática ou prolongamento de pedais; a pessoa surda pode participar integralmente do processo de formação quando a informação e a comunicação são acessíveis. Nesses casos, a tecnologia não encobre a deficiência: redefine a interface entre o indivíduo e a atividade e permite aferir capacidade funcional em condições adequadas.

Também é necessário reconhecer que medidas formalmente inclusivas fracassam quando transferem integralmente ao indivíduo o custo de superar a barreira. Autorizar veículo adaptado pouco significa se não houver veículo adequado para a prova prática ou se os serviços especializados estiverem concentrados em poucos centros urbanos. Reservar vagas não produz acessibilidade se o percurso até o destino permanece intransponível. A igualdade material exige, portanto, que a política seja analisada como cadeia. Medidas diferenciadas devem ser avaliadas não pela aparência de vantagem, mas por sua aptidão para produzir equivalência real de oportunidades, autonomia e participação.

3. MOBILIDADE COMO LIBERDADE: O TRÂNSITO NA ARQUITETURA DA CIDADANIA

3.1. O DIREITO DE IR E VIR E A DIMENSÃO MATERIAL DA AUTONOMIA

A liberdade de locomoção costuma ser associada ao art. 5º, XV, da Constituição e à proteção contra restrições estatais arbitrárias. Essa dimensão negativa é indispensável, mas insuficiente para a pessoa que formalmente pode circular e materialmente não consegue fazê-lo. Uma cidade sem acessibilidade pode não editar norma proibindo o deslocamento de um cadeirante e, ainda assim, impedir seu acesso por degraus, ausência de rampas, ônibus não adaptados ou sinalização inadequada. A liberdade jurídica existe; a liberdade real é anulada pela infraestrutura.

A LBI explicita esse problema ao criar capítulo específico sobre direito ao transporte e à mobilidade. O art. 46 determina que a mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade

reduzida seja assegurada em igualdade de oportunidades, por meio da identificação e eliminação de obstáculos e barreiras. A norma considera parte dos serviços de transporte coletivo não apenas os veículos, mas terminais, estações, pontos de parada, sistema viário e prestação do serviço. A acessibilidade é, portanto, cadeia sistêmica: um único elo inacessível pode tornar inúteis os demais.

Essa abordagem possui afinidade com a ideia de capacidade concreta. Direitos dependem de condições institucionais para serem exercidos. No campo da deficiência, a autonomia não deve ser confundida com independência absoluta. A pessoa pode utilizar tecnologia assistiva, apoio humano, veículo adaptado ou serviço acessível e, ainda assim, exercer autonomia plena porque decide seus destinos, horários e prioridades. A função do direito é ampliar possibilidades de escolha, e não impor um ideal abstrato de autossuficiência.

O art. 20 da Convenção determina que os Estados assegurem mobilidade pessoal com a máxima independência possível, na forma e no momento escolhidos pela pessoa e a custo acessível. Essa referência ao custo é crucial. Uma adaptação tecnicamente existente, mas economicamente inalcançável, não produz igualdade. A cidadania viária precisa ser analisada também sob perspectiva distributiva: quem suporta o custo das tecnologias, exames adicionais, adaptações e deslocamentos necessários ao exercício do direito de dirigir?

3.2. CONDUZIR COMO EXPRESSÃO DE PARTICIPAÇÃO E VIDA INDEPENDENTE

A possibilidade de dirigir possui significado social que ultrapassa conveniência. Em cidades com transporte coletivo insuficiente ou inacessível, o automóvel pode ser instrumento decisivo para acesso ao emprego, à universidade, a consultas médicas e à convivência social. Para determinadas pessoas com deficiência, a condução de veículo adaptado amplia radicalmente autonomia territorial. A habilitação, nesse contexto, não deve ser tratada como favor administrativo, mas como acesso regulado a uma atividade de liberdade cuja restrição exige fundamento técnico e proporcional.

Isso não significa que toda pessoa, com ou sem deficiência, tenha direito incondicionado à habilitação. A segurança viária impõe requisitos legítimos. O ponto crítico está em separar incapacidade objetiva para condução segura de simples divergência corporal em relação ao padrão. O exame deve responder à pergunta correta: a pessoa consegue conduzir com segurança nas condições e adaptações adequadas? Se o sistema pergunta apenas se ela consegue dirigir um veículo convencional, corre o risco de confundir normalidade com segurança.

A Resolução CONTRAN nº 927/2022 oferece exemplo desse raciocínio ao admitir resultado “apto com restrições”. A categoria reconhece que a segurança pode ser atingida mediante condições específicas registradas na CNH, como transmissão automática, acelerador à esquerda, comandos manuais, direção hidráulica, pomo no volante, adaptações de painel ou outros recursos. Em vez de operar exclusivamente pela dicotomia apto/inapto, o sistema admite uma zona de equivalência funcional.

Essa estrutura é compatível com a adaptação razoável, desde que aplicada de forma individualizada e não estigmatizante. Restrições devem ser tecnicamente justificadas pela segurança e não pelo diagnóstico em si. A deficiência não é presunção de risco. Do contrário, o exame médico deixa de ser instrumento de avaliação funcional e se converte em mecanismo administrativo de capacitismo.

3.3. MOBILIDADE, DESENHO UNIVERSAL E PREVENÇÃO DE BARREIRAS

A acessibilidade pode ser produzida por adaptação posterior ou por desenho universal. O desenho universal, incorporado pela LBI e pela Lei nº 10.098/2000, propõe que produtos, ambientes, programas e serviços sejam concebidos para uso pelo maior número possível de pessoas sem necessidade de adaptação específica. No trânsito, a diferença entre essas estratégias é significativa.

Quando uma calçada é construída acessível desde a origem, o usuário não precisa solicitar

providência individual. Quando o processo de habilitação já oferece interface visual, textual, sonora e em Libras, a pessoa não depende de improvisação. Quando terminais e aplicativos são concebidos segundo padrões acessíveis, diminui-se o custo de exceções. O desenho universal transforma inclusão de resposta extraordinária em característica ordinária do sistema.

A adaptação razoável continua indispensável porque nenhum desenho universal antecipa toda diversidade humana. O desafio é estabelecer uma hierarquia: primeiro, o sistema deve ser universalmente acessível; em seguida, deve disponibilizar adaptações individualizadas quando necessidades específicas permanecem. A inversão dessa lógica — sistema inacessível e adaptação apenas sob demanda — transfere ao indivíduo o ônus de corrigir um desenho institucional excludente.

4. A LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO E A REESCRITA DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

4.1. O ART. 109 DA LBI E A PASSAGEM DA ADAPTAÇÃO PERIFÉRICA À ACESSIBILIDADE NORMATIVA

A relação entre a Lei Brasileira de Inclusão e o Código de Trânsito Brasileiro não se resume a uma cláusula geral. O art. 109 da LBI promoveu alterações expressas na Lei nº 9.503/1997. A leitura conjunta dessas modificações mostra uma escolha legislativa relevante: inserir acessibilidade dentro da própria arquitetura do trânsito, e não mantê-la apenas em legislação externa. Essa técnica possui valor simbólico e operacional. Quando a acessibilidade está no CTB, ela passa a integrar o vocabulário cotidiano de órgãos de trânsito, examinadores, condutores e agentes de fiscalização.

A primeira modificação alcançou o conceito de via terrestre, ampliando-o para incluir vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. Embora essa alteração não seja exclusiva da política de deficiência, possui efeitos importantes para a aplicação das regras de estacionamento reservado e acessibilidade em supermercados, shopping centers,

hospitais, universidades e outros espaços privados abertos ao público. A circulação juridicamente relevante deixa de ser apenas a que ocorre em rua pública; alcança ambientes de uso coletivo onde barreiras e apropriação indevida de vagas também afetam autonomia.

A LBI acrescentou o art. 86-A ao CTB, estabelecendo exigência de sinalização das vagas de estacionamento regulamentado e informação sobre a infração pelo uso indevido. A preocupação legislativa não é meramente estética. A sinalização converte reserva abstrata em norma comunicável, fiscalizável e previsível. Sem identificação clara, a própria proteção se torna ambígua. A eficácia da reserva depende de o condutor saber que se trata de espaço protegido e quais consequências decorrem de sua ocupação irregular.

A principal inovação, contudo, foi o art. 147-A, que assegura ao candidato com deficiência auditiva acessibilidade de comunicação por tecnologias assistivas ou ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação. O dispositivo determina acessibilidade do material audiovisual por subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras e assegura o direito de requerer intérprete para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. Trata-se de mudança paradigmática porque o direito de habilitar-se deixa de ser condicionado à capacidade de compreender um procedimento produzido exclusivamente para ouvintes.

O ponto merece atenção. Antes de uma norma específica, a ausência de acessibilidade poderia produzir uma falsa conclusão de inaptidão. O candidato eventualmente fracassaria não por desconhecer legislação, não possuir capacidade de direção ou apresentar risco, mas porque a comunicação institucional era inadequada. A LBI separa capacidade para conduzir de capacidade para interagir com um procedimento inacessível. Essa distinção é um dos exemplos mais claros do modelo social aplicado ao trânsito.

4.2. A RESERVA DE VAGAS E A FUNÇÃO DISTRIBUTIVA DO ESPAÇO URBANO

O art. 47 da LBI determina que áreas de estacionamento abertas ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, bem como vias públicas, reservem vagas próximas aos acessos de

circulação de pedestres para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade. O percentual é de 2% do total, garantida ao menos uma vaga devidamente sinalizada. A credencial é vinculada à pessoa beneficiária e válida em todo o território nacional.

A reserva pode ser interpretada superficialmente como privilégio. Essa leitura desconsidera sua finalidade compensatória. Uma vaga mais próxima, com dimensões e área adicional compatíveis com transferência, embarque de cadeira de rodas ou circulação segura, não produz vantagem arbitrária. Ela busca neutralizar custos de mobilidade que não recaem sobre os demais usuários. A igualdade substantiva autoriza tratamento diferenciado quando a diferença é funcionalmente necessária para possibilitar participação equivalente.

A evolução do regime sancionatório reforçou essa compreensão. A legislação posterior passou a tipificar, no art. 181, XX, do CTB, o estacionamento em vagas reservadas a pessoas com deficiência ou idosos sem credencial como infração gravíssima, sujeita a multa e remoção do veículo. A alteração produz uma mensagem normativa importante: a apropriação privada de espaço reservado não é mero descuido administrativo, mas conduta que interfere diretamente no exercício de um direito de mobilidade.

A gravidade da infração também pode ser lida sob perspectiva de externalidade. Quem ocupa indevidamente uma vaga comum reduz disponibilidade geral. Quem ocupa vaga acessível pode tornar inviável o acesso de pessoa que depende daquela configuração espacial. A perda marginal de conveniência de um condutor pode representar, para outro usuário, impossibilidade de desembarcar com segurança ou acessar o estabelecimento.

A credencial nacional procura reduzir barreiras federativas. Sem reconhecimento nacional, a pessoa em deslocamento entre municípios ou Estados poderia ser obrigada a obter autorizações múltiplas, situação incompatível com a própria finalidade da mobilidade. Ainda assim, a implementação depende de padronização, emissão simplificada e fiscalização capaz de distinguir uso legítimo de fraude sem transformar a pessoa com deficiência em alvo de constrangimento permanente.

4.3. A ACESSIBILIDADE COMUNICACIONAL E O DIREITO DE DEMONSTRAR CAPACIDADE

O art. 147-A do CTB concretiza uma ideia simples, mas de grande alcance: avaliação justa exige comunicação acessível. A deficiência auditiva não pode ser convertida em barreira para aprendizagem de regras de trânsito ou para demonstração de conhecimento. O processo de habilitação envolve etapas administrativas, médicas, teóricas e práticas. Se uma delas é inacessível, a igualdade é quebrada antes mesmo da avaliação da capacidade de dirigir.

A Resolução CONTRAN nº 558/2015 regulamentou acesso à Libras em diferentes fases do processo, incluindo avaliação psicológica, exame de aptidão física e mental, cursos, exames teóricos, prática de direção, reciclagem e especializações. Posteriormente, a Resolução CONTRAN nº 1.020/2025 reorganizou a formação de condutores e reafirmou, em seção própria, que os órgãos competentes devem assegurar meios e recursos de acessibilidade necessários à plena participação das pessoas com deficiência. O art. 86 da resolução garante ao candidato com deficiência auditiva serviços de interpretação em Libras sem custos adicionais e estabelece que a responsabilidade por sua oferta pertence ao órgão de trânsito, não podendo ser simplesmente transferida ao candidato.

Esse detalhe é juridicamente relevante. Se o candidato tivesse de contratar, por conta própria, intérprete para acessar serviço público obrigatório, haveria custo discriminatório para alcançar a mesma habilitação. A gratuidade do recurso de acessibilidade decorre da ideia de igualdade de oportunidades e da proibição de transferir ao titular do direito o custo específico da barreira institucional.

A exigência de material audiovisual acessível também amplia o problema para além da presença do intérprete. Acessibilidade comunicacional precisa estar incorporada ao conteúdo, às plataformas e aos ambientes de ensino. Em um processo cada vez mais digitalizado, interfaces, vídeos e exames eletrônicos podem criar novas barreiras se a inovação tecnológica for desenvolvida sem desenho universal. A digitalização não é sinônimo de acessibilidade. Um

serviço digital pode ser mais excludente que um serviço presencial se não for compatível com tecnologias assistivas ou se sua linguagem exigir recursos indisponíveis ao usuário.

4.4. DA SANÇÃO AO DESENHO INSTITUCIONAL: O ALCANCE INDIRETO DA LBI

Nem todas as transformações do trânsito decorrentes da LBI aparecem no art. 109. O capítulo de transporte e mobilidade produz deveres que influenciam políticas viárias, concessões, licenciamento, transporte coletivo, táxis, locadoras e infraestrutura. O art. 48 estabelece que veículos de transporte coletivo, instalações, estações, portos e terminais devem ser acessíveis e dispor de sistema de comunicação que informe os pontos do itinerário. O art. 50 determina incentivo público à fabricação e utilização de veículos acessíveis como táxis e vans. O art. 51 exige percentual de táxis acessíveis e proíbe cobrança diferenciada. O art. 52 impõe às locadoras a oferta de veículo adaptado em proporção definida na lei.

A conexão com o trânsito é evidente. A inclusão não pode depender exclusivamente da posse de veículo próprio. O sistema precisa reconhecer múltiplos modos de deslocamento. A pessoa com deficiência pode ser condutora, passageira, pedestre, usuária de táxi, transporte por fretamento ou transporte coletivo. Uma política focada apenas na habilitação individual produziria inclusão seletiva, condicionada à renda e à capacidade de adquirir automóvel.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, também deve ser interpretada em diálogo com a LBI. Mobilidade urbana sustentável e acessível exige integração entre modos de transporte, prioridade ao transporte coletivo e aos deslocamentos não motorizados, segurança nos deslocamentos e redução de desigualdades. Para a pessoa com deficiência, essa integração possui dimensão concreta: não adianta existir ônibus acessível se a calçada que conduz ao ponto é intransitável; não basta haver vaga reservada se o percurso até a entrada possui degrau; não basta aplicativo acessível se o veículo enviado não comporta o equipamento de mobilidade.

5. HABILITAÇÃO, AVALIAÇÃO FUNCIONAL E TECNOLOGIA ASSISTIVA

5.1. SEGURANÇA VIÁRIA SEM PRESUNÇÃO DE INCAPACIDADE

O Estado possui dever legítimo de verificar aptidão para condução. A direção veicular envolve riscos relevantes à vida e à integridade física, razão pela qual a habilitação exige exames e conhecimentos mínimos. A crítica inclusiva não pretende afastar segurança, mas discutir o modo como ela é aferida. O problema surge quando deficiência e risco são tratados como sinônimos.

A Resolução CONTRAN nº 927/2022 disciplina o exame de aptidão física e mental e prevê que o candidato com deficiência física seja examinado por Junta Médica Especial. A norma determina avaliação do aparelho locomotor e admite exames complementares. O resultado pode ser “apto”, “apto com restrições”, “inapto temporário” ou “inapto”. Quando houver necessidade de adaptação, as restrições são codificadas na CNH.

Esse regime contém potencial inclusivo porque permite avaliar funcionalidade e compensação tecnológica. Entretanto, também carrega risco de permanência de uma lógica excessivamente medicalizada. A avaliação pode concentrar-se no corpo e negligenciar as possibilidades concretas criadas pela adaptação. O modelo social não elimina a medicina de trânsito; redefine seus limites. O perito deve avaliar segurança funcional em contexto, não classificar a pessoa segundo um ideal corporal de normalidade.

A classificação “apto com restrições” é particularmente importante. As codificações incluem uso obrigatório de lentes, prótese auditiva, transmissão automática, direção hidráulica, acelerador e freio manual, adaptações dos comandos do painel, prolongadores de pedais e diferentes configurações para motocicletas. A existência dessa tabela demonstra que a legislação reconhece uma pluralidade de modos legítimos de dirigir. O veículo adaptado transforma uma

limitação funcional em possibilidade operacional.

A tecnologia assistiva, na definição da LBI, engloba produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços destinados a promover funcionalidade e participação. No trânsito, seu papel é evidente. Um comando manual não é acessório supérfluo; é interface que permite equivalência de controle. O direito de dirigir, quando condicionado à adaptação, depende de acesso real a essa tecnologia.

5.2. ADAPTAÇÃO VEICULAR, CUSTO E IGUALDADE

A dimensão econômica da adaptação costuma receber menos atenção que a dimensão técnica. Entretanto, a igualdade pode ser frustrada se o custo para alcançar a mesma função for desproporcionalmente transferido à pessoa com deficiência. Veículos adaptados, equipamentos especializados, laudos e deslocamentos a juntas médicas podem elevar o custo de habilitação e manutenção da autonomia.

O art. 20 da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência estabelece que a mobilidade deve ser facilitada a custo acessível. Essa obrigação não significa necessariamente gratuidade universal, mas impede que políticas públicas ignorem o efeito excludente dos custos específicos da deficiência. Incentivos tributários historicamente associados à aquisição de veículos por pessoas com deficiência devem ser compreendidos dentro desse quadro de equalização, e não como benefício desvinculado de finalidade constitucional.

A política tributária passou por mudanças relevantes com a reforma da tributação do consumo e com a regulamentação posterior. Ainda que o desenho fiscal não seja objeto central deste artigo, ele revela a necessidade de coerência sistêmica. Se o direito de trânsito admite condução mediante adaptação, mas a política econômica torna inacessíveis os equipamentos indispensáveis, a inclusão permanece incompleta. A mobilidade exige coordenação entre regulação de trânsito, política industrial, tributação e assistência tecnológica.

Há também desigualdade territorial. Grandes centros urbanos tendem a concentrar clínicas especializadas, oficinas de adaptação e serviços de avaliação. Em municípios pequenos

ou regiões remotas, a pessoa pode precisar percorrer longas distâncias apenas para realizar exame ou adequar veículo. Esse deslocamento prévio para adquirir o direito de deslocar-se constitui paradoxo institucional: o acesso à mobilidade depende de mobilidade que ainda não existe.

A governança inclusiva deveria, portanto, mapear oferta territorial de serviços, permitir agendamento acessível, reduzir deslocamentos desnecessários e garantir padronização nacional dos critérios. A tecnologia digital pode colaborar, desde que não elimine atendimento presencial necessário nem imponha interfaces inacessíveis. A simplificação administrativa é componente da acessibilidade.

5.3. A PROVA PRÁTICA COMO AVALIAÇÃO DA PESSOA EM INTERAÇÃO COM O VEÍCULO

No caso da deficiência física, o exame de direção deve ser compreendido como avaliação do conjunto pessoa-veículo-adaptação. Essa é uma consequência lógica do modelo relacional. A competência para conduzir não reside apenas no corpo; resulta da interação entre habilidades, comandos, tecnologia e ambiente. Avaliar uma pessoa fora da configuração funcional que utilizará no cotidiano pode produzir resultado artificial.

A tradição regulatória brasileira já reconhece que o veículo destinado ao exame do candidato com deficiência física deve estar adaptado segundo indicação médica, podendo ser disponibilizado pelo próprio candidato. A regulamentação contemporânea mantém a lógica de restrições e adaptações na CNH. O desafio é assegurar disponibilidade de veículos compatíveis, evitando que a pessoa seja obrigada a adquirir um automóvel antes de saber se será habilitada.

Esse problema evidencia diferença entre adaptação razoável e privatização da acessibilidade. Se apenas quem possui recursos para adquirir antecipadamente veículo adaptado consegue realizar exame, o Estado cria barreira econômica indireta. Modelos de centros públicos de avaliação, parcerias transparentes ou frotas de exame adaptáveis podem reduzir essa desigualdade.

A segurança viária exige que a adaptação seja confiável e que o condutor domine seu uso.

A inclusão, portanto, não consiste em flexibilizar padrões de segurança, mas em diversificar meios para atingi-los. Esse princípio pode ser chamado, para fins analíticos, de equivalência funcional inclusiva: condições corporais diferentes podem alcançar o mesmo nível de controle e segurança por meios técnicos diferentes. Não se trata de princípio legal expressamente nomeado, mas de síntese interpretativa compatível com a Convenção e a LBI.

5.4. DEFICIÊNCIA AUDITIVA, PERCEPÇÃO DE RISCO E SUPERAÇÃO DE ESTEREÓTIPOS

A condução por pessoas surdas ilustra como padrões culturais podem ser confundidos com exigências técnicas. O trânsito utiliza sinais visuais, movimentos, luzes e comportamentos espaciais em grande medida. A capacidade auditiva pode ser relevante em determinadas circunstâncias, mas sua ausência não autoriza presunção automática de insegurança. A existência do art. 147-A do CTB demonstra opção legislativa inequívoca pelo acesso de candidatos com deficiência auditiva ao processo de habilitação.

O direito de usar Libras e recursos acessíveis desloca a deficiência do plano da incapacidade para o plano da comunicação. A pergunta jurídica deixa de ser se a pessoa surda consegue participar de um curso concebido oralmente e passa a ser se o Estado forneceu meios para que ela aprenda e demonstre os conhecimentos exigidos. Isso protege simultaneamente inclusão e qualidade da formação.

A Resolução CONTRAN nº 1.020/2025 reforça essa orientação ao exigir meios de acessibilidade em todas as etapas da formação e atribuir ao órgão competente a obrigação de oferecer intérprete sem custos adicionais. A norma também prevê material didático audiovisual com legenda e tradução em Libras. A atualização é importante em razão da crescente digitalização do ensino de trânsito.

O desafio futuro consiste em ampliar a lógica do art. 147-A para outras necessidades comunicacionais. Pessoas com deficiência intelectual, condições neurodivergentes, baixa visão ou necessidades complexas de comunicação podem encontrar barreiras em linguagem, tempo de

prova, interface e formato de instrução. A igualdade substantiva recomenda que o sistema desenvolva protocolos acessíveis mais amplos, sempre preservando o conteúdo essencial da avaliação.

6. ESTACIONAMENTO, PEDESTRES E A DISPUTA PELO ESPAÇO VIÁRIO

6.1. A VAGA RESERVADA COMO INSTRUMENTO DE ACESSO, E NÃO DE CONVENIÊNCIA

A proteção das vagas reservadas é uma das manifestações mais visíveis da política de deficiência no trânsito. Essa visibilidade, entretanto, pode gerar simplificação do debate. A vaga acessível não é um fim em si. Ela integra uma rota. Sua função é reduzir distância, oferecer área de transferência e conectar o veículo a um acesso seguro. Se a vaga existe, mas a calçada está bloqueada, a rampa é inadequada ou a entrada não possui acessibilidade, a reserva perde parte de sua função.

A LBI exige que as vagas estejam próximas aos acessos de circulação de pedestres e obedeçam às normas técnicas. Essa proximidade deve ser lida qualitativamente. O trajeto entre vaga e destino precisa ser utilizável. Não basta medir metros. É necessário analisar piso, inclinação, obstáculos, travessias e continuidade da rota acessível.

A infração gravíssima pelo uso indevido desempenha função pedagógica e protetiva. A fiscalização precisa ser consistente para evitar que a vaga seja tratada socialmente como espaço de livre utilização quando “ninguém está vendo”. A eficácia normativa depende de percepção de legitimidade. Campanhas de educação para o trânsito devem explicar por que a vaga existe, evitando a narrativa de privilégio e demonstrando sua função de igualdade.

A credencial, por sua vez, deve proteger o direito sem expor indevidamente dados de saúde. A identificação é necessária para fiscalização, mas o desenho documental deve observar minimização de dados e privacidade. A Convenção protege dados pessoais e de saúde das pessoas

com deficiência. Sistemas digitais de credenciamento e fiscalização precisam equilibrar autenticidade, interoperabilidade e proteção contra exposição desnecessária.

6.2. O PEDESTRE COM DEFICIÊNCIA E O ART. 214 DO CTB

O CTB prevê, no art. 214, infração gravíssima quando o condutor deixa de dar preferência a pedestres e veículos não motorizados em situações específicas, incluindo pessoas com deficiência física, crianças, idosos e gestantes. A norma evidencia que a segurança do trânsito não é orientada apenas ao fluxo veicular. O pedestre é sujeito central do sistema.

Ainda assim, a vulnerabilidade do pedestre com deficiência não se resolve com prioridade abstrata. Uma pessoa cega depende de sinalização tátil, sonora e de tempos semafóricos compatíveis. Uma pessoa com mobilidade reduzida pode necessitar de tempo maior para travessia. Usuários de cadeira de rodas precisam de rebaixamentos adequados, ausência de buracos e visibilidade suficiente para condutores. Pessoas surdas podem não perceber alertas sonoros. A proteção exige desenho urbano e comportamento viário.

A prioridade deve ser compreendida como dever positivo de cuidado. Não basta evitar atropelamento; é necessário permitir travessia digna, previsível e sem exposição desnecessária ao risco. Esse dever alcança condutores, gestores de trânsito e responsáveis pela infraestrutura. Um semáforo cujo tempo inviabiliza a travessia de pessoa com mobilidade reduzida produz barreira institucional mesmo que todos os motoristas respeitem a luz vermelha.

A engenharia de tráfego deve incorporar parâmetros de diversidade humana. Tempos de travessia baseados em velocidade média de adultos sem deficiência podem excluir idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida. Sinalização exclusivamente visual ou exclusivamente sonora também pode ser insuficiente. O desenho universal recomenda redundância de canais: informação visual, sonora e tátil quando tecnicamente apropriada.

6.3. CALÇADAS, ROTAS ACESSÍVEIS E A FRAGMENTAÇÃO DE

RESPONSABILIDADES

As calçadas constituem um dos pontos mais críticos da mobilidade brasileira. Em muitos municípios, sua execução e manutenção são atribuídas ao proprietário lindeiro, enquanto o poder público estabelece padrões e fiscaliza. Essa fragmentação produz descontinuidade: um trecho pode ser acessível e o seguinte conter degrau, poste, buraco ou inclinação excessiva. Para a pessoa com deficiência, a rota vale tanto quanto seu elo mais frágil.

A Constituição, a Lei nº 10.098/2000 e a LBI impõem eliminação de barreiras nos espaços públicos. O dever não desaparece em razão da distribuição administrativa de encargos. Municípios precisam planejar, normatizar, fiscalizar e, quando necessário, intervir para assegurar continuidade. A acessibilidade não pode depender apenas da iniciativa individual de milhares de proprietários sem coordenação pública.

A mobilidade inclusiva exige visão de rede. Vaga, calçada, faixa de pedestre, ponto de ônibus, terminal, veículo e destino compõem um percurso. O planejamento urbano tradicionalmente fragmenta esses componentes entre secretarias, concessionárias e particulares. A pessoa, contudo, experimenta o trajeto como unidade. Governança adequada deve acompanhar jornadas completas de mobilidade, e não apenas conformidade isolada de equipamentos.

Esse raciocínio justifica a criação de indicadores baseados em rotas acessíveis efetivas. Contar número de rampas ou ônibus adaptados pode produzir estatística positiva sem garantir que uma pessoa consiga sair de casa e chegar ao trabalho. A avaliação da política pública deve considerar continuidade, confiabilidade e tempo de deslocamento.

7. TRANSPORTE COLETIVO, TÁXIS, LOCAÇÃO E MOBILIDADE MULTIMODAL

7.1. ACESSIBILIDADE COMO REQUISITO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

O art. 48 da LBI determina acessibilidade dos veículos de transporte coletivo terrestre,

aquaviário e aéreo, bem como de instalações, estações, portos e terminais. A norma também exige sistema de comunicação acessível com informações sobre pontos do itinerário e assegura prioridade e segurança no embarque e desembarque. O transporte é tratado como serviço integrado.

A acessibilidade deve ser requisito de qualidade e não serviço adicional. Quando uma plataforma elevatória está quebrada, o veículo formalmente classificado como acessível deixa de cumprir sua função. A política pública precisa incluir manutenção, disponibilidade e protocolos de contingência. Equipamento instalado e inoperante equivale, na prática, a barreira.

A informação sobre itinerário é igualmente essencial. Pessoas cegas ou com baixa visão podem depender de anúncio sonoro; pessoas surdas, de informação visual. A ausência de redundância comunicacional reduz autonomia e aumenta dependência de terceiros. Sistemas digitais de transporte oferecem oportunidade de ampliar acessibilidade por aplicativos, geolocalização e informação em tempo real, mas podem excluir usuários sem smartphone, conectividade ou alfabetização digital.

A integração entre acessibilidade física e informacional é um dos avanços conceituais da LBI. Transporte acessível não é apenas veículo com espaço para cadeira de rodas. É serviço que permite ao usuário compreender, planejar, embarcar, deslocar-se e desembarcar com segurança e previsibilidade.

7.2. TÁXIS, LOCADORAS E AUTONOMIA DE ESCOLHA

A LBI prevê incentivos à fabricação de veículos acessíveis para utilização como táxis e vans e determina reserva de percentual de táxis adaptados. Também proíbe cobrança diferenciada pela prestação do serviço à pessoa com deficiência. A vedação de preço adicional é coerente com o princípio de que o custo da acessibilidade não pode ser imposto ao indivíduo como taxa de participação social.

As locadoras devem oferecer veículos adaptados em proporção legalmente definida. Essa previsão amplia a mobilidade para viagens, trabalho temporário e situações em que a pessoa não

dispõe de veículo próprio. Entretanto, a efetividade depende de disponibilidade real e distribuição territorial. Uma empresa pode cumprir formalmente o percentual em sua frota nacional e não disponibilizar veículo adaptado na localidade demandada. A interpretação orientada à finalidade exige critérios de acesso prático.

O crescimento de plataformas digitais de transporte individual introduz novos desafios. A LBI foi promulgada em contexto no qual aplicativos já se expandiam, mas sua regulação evoluiu rapidamente. A lógica de igualdade recomenda que serviços intermediados por plataforma desenvolvam mecanismos para identificar necessidades de acessibilidade, informar características do veículo, evitar cancelamentos discriminatórios e oferecer canais acessíveis de atendimento.

A ausência de regulação específica não elimina a incidência de normas gerais de não discriminação, consumo e acessibilidade. Plataformas que organizam mercados de mobilidade participam materialmente da estrutura de acesso ao transporte. O debate contemporâneo deve superar a oposição simplista entre empresa de tecnologia e transportadora quando essa classificação serve para esvaziar deveres de inclusão.

7.3. MOBILIDADE RURAL E DESIGUALDADES REGIONAIS

A discussão sobre acessibilidade no trânsito costuma ser urbana e metropolitana. A própria LBI, entretanto, adota definição de acessibilidade aplicável tanto à zona urbana quanto à rural. Pessoas com deficiência residentes em áreas rurais enfrentam barreiras particulares: maior distância de serviços, transporte coletivo escasso, vias sem pavimentação, ausência de clínicas especializadas e baixa oferta de veículos adaptados.

A igualdade territorial exige políticas diferenciadas. Um modelo de habilitação que pressupõe proximidade de Junta Médica Especial pode funcionar em capitais e ser extremamente oneroso no interior. A centralização de serviços especializados precisa ser compensada por itinerância, teleatendimento para etapas compatíveis, reembolso de deslocamento ou redes regionais.

A mobilidade é também fator de acesso a políticas públicas. Quando a pessoa não consegue chegar a serviços de saúde ou assistência, a deficiência interage com pobreza e território para produzir exclusão ampliada. A abordagem interseccional não deve ser restrita a marcadores identitários; deve incluir geografia, renda, idade e infraestrutura.

8. CAPACITISMO ADMINISTRATIVO, BUROCRACIA E NOVAS BARREIRAS DIGITAIS

8.1. O CAPACITISMO COMO RISCO INSTITUCIONAL

Capacitismo designa práticas, valores e estruturas que hierarquizam corpos e capacidades segundo um padrão considerado normal, tratando a deficiência como inferioridade ou incapacidade presumida. No trânsito, o capacitismo pode aparecer de modo explícito ou sutil. Pode ocorrer quando um agente duvida da legitimidade de uma credencial porque a deficiência não é visível; quando uma pessoa surda é tratada como incapaz de compreender regras; quando o examinador pressupõe que adaptação é gambiarra e não tecnologia; ou quando o sistema administrativo exige repetidamente comprovações já disponíveis.

A LBI tipifica discriminação de forma ampla e reconhece a recusa de adaptação razoável como modalidade discriminatória. Isso significa que procedimentos aparentemente neutros devem ser revistos quando impõem desvantagem desnecessária. A Administração não pode defender uma barreira apenas porque “sempre foi assim”. A padronização é legítima enquanto produz segurança e eficiência; deixa de ser legítima quando ignora diversidade relevante e existe alternativa razoável.

O capacitismo administrativo também pode ocorrer por excesso de tutela. Medidas adotadas sob argumento de proteção podem reduzir autonomia sem base individualizada. A pessoa com deficiência deve participar das decisões sobre adaptações, restrições e meios de mobilidade. O princípio “nada sobre nós sem nós”, associado ao movimento internacional das pessoas com deficiência, possui tradução administrativa na participação do interessado e na

fundamentação transparente das decisões.

A avaliação médica deve explicar restrições, indicar possibilidades de recurso e evitar linguagem estigmatizante. A pessoa não é objeto de inspeção; é titular de procedimento administrativo que pode limitar liberdade de locomoção e exercício profissional. Isso exige devido processo, motivação e possibilidade de revisão.

8.2. DIGITALIZAÇÃO DO TRÂNSITO E ACESSIBILIDADE POR DESENHO

O sistema de trânsito brasileiro tem acelerado a digitalização: CNH eletrônica, prontuários integrados, agendamento online, cursos digitais, aplicativos e serviços remotos. Essa transformação pode reduzir deslocamentos e beneficiar pessoas com deficiência. Contudo, também pode criar barreiras novas se acessibilidade não for incorporada desde o desenvolvimento.

Interfaces incompatíveis com leitores de tela, autenticação baseada exclusivamente em reconhecimento visual, vídeos sem legenda, formulários com tempo insuficiente e ausência de canais alternativos são exemplos de barreiras tecnológicas. O princípio do desenho universal exige que a acessibilidade seja requisito de contratação e desenvolvimento de sistemas públicos.

A Resolução CONTRAN nº 1.020/2025 reconhece expressamente a necessidade de recursos acessíveis em materiais e etapas formativas. O desafio é expandir essa exigência para toda a jornada digital do condutor: abertura do processo, biometria, pagamento, agendamento, acesso a resultados, recursos administrativos e atualização cadastral.

A digitalização também amplia coleta de dados. Informações sobre restrições médicas, adaptações e condições de saúde são sensíveis. A Convenção, a LBI e a Lei Geral de Proteção de Dados exigem proteção reforçada. O sistema deve armazenar apenas o necessário, limitar acesso, registrar operações e evitar que códigos de restrição sejam utilizados para discriminação em contextos não relacionados à segurança viária.

8.3. O PARADOXO DA PROVA REPETIDA

Um problema recorrente em políticas de deficiência é a exigência reiterada de comprovação de condições permanentes. A pessoa precisa demonstrar repetidamente aquilo que a Administração já reconheceu, gerando custos, deslocamentos e desgaste. No trânsito, algumas avaliações periódicas são justificadas pela segurança, porque capacidade funcional pode mudar. Mas nem toda exigência documental possui essa justificativa.

É necessário distinguir reavaliação de aptidão para dirigir de revalidação burocrática da existência da deficiência. A primeira pode ser tecnicamente necessária; a segunda deve ser simplificada quando a condição é permanente e os dados são interoperáveis. A Administração digital oferece instrumentos para evitar a circulação desnecessária de documentos sem dispensar avaliações que tenham finalidade concreta.

A pergunta correta é sempre funcional: que informação precisa ser atualizada para garantir segurança e por quê? A deficiência como identidade jurídica não deve ser periodicamente posta em dúvida sem necessidade. A burocracia inclusiva é aquela que controla riscos relevantes e elimina provas redundantes.

9. SINALIZAÇÃO, SÍMBOLOS E A ACESSIBILIDADE COMO QUALIDADE VERIFICÁVEL

A sinalização possui papel central no trânsito, pois transforma regras em informação visível e orienta condutas. No campo da deficiência, o Símbolo Internacional de Acessibilidade tornou-se um dos signos mais reconhecidos mundialmente. Sua ampla utilização, contudo, gerou debates sobre representação, adequação e risco de uso meramente decorativo.

A Lei nº 15.459, de 7 de julho de 2026, atualizou a Lei nº 7.405/1985 e reforçou que o símbolo deve identificar locais e serviços efetivamente adequados ao uso por pessoas com deficiência. A norma também detalhou requisitos de acessibilidade, incluindo aspectos de piso e sinalização tátil. A atualização é relevante porque impede que o símbolo seja utilizado como selo

vazio. Identificar um ambiente como acessível cria expectativa legítima de utilização.

Essa lógica pode ser aplicada ao trânsito: não basta colocar símbolo em vaga mal dimensionada, em veículo com equipamento inoperante ou em rota interrompida. A acessibilidade deve ser verificável. O símbolo precisa corresponder a uma qualidade material. Caso contrário, a sinalização produz informação enganosa e pode aumentar risco ao induzir a pessoa a confiar em estrutura que não atende às condições anunciadas.

A fiscalização da acessibilidade, portanto, deve ir além da presença visual do símbolo. É necessário verificar dimensões, funcionamento, continuidade de rota e manutenção. A nova legislação reforça a ideia de que comunicação e infraestrutura são inseparáveis: informação sobre acessibilidade só é legítima quando lastreada em acessibilidade real.

10. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa possui natureza qualitativa, jurídico-dogmática e documental. Seu objetivo não é mensurar estatisticamente a quantidade de pessoas com deficiência habilitadas ou avaliar empiricamente um Departamento Estadual de Trânsito específico, mas reconstruir o regime normativo aplicável e examiná-lo criticamente à luz do paradigma constitucional e internacional de inclusão.

O método jurídico-dogmático foi utilizado para identificar normas, relações de hierarquia, competências e deveres. A Constituição Federal e a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foram adotadas como parâmetros superiores. Em seguida, analisaram-se a Lei Brasileira de Inclusão, o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 10.098/2000, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e legislação correlata. No plano regulamentar, foram consideradas especialmente as Resoluções CONTRAN nº 927/2022, nº 886/2021 e nº 1.020/2025.

A pesquisa documental incluiu legislação em versões oficiais ou consolidadas, atos do Conselho Nacional de Trânsito e decisões do Supremo Tribunal Federal relacionadas ao dever de inclusão e à competência normativa dos entes federativos. A atualização normativa foi realizada até agosto de 2026, razão pela qual se incorpora a Lei nº 15.459/2026 sobre o Símbolo

Internacional de Acessibilidade e alterações recentes do sistema de habilitação.

No plano bibliográfico, o marco teórico combina estudos brasileiros e internacionais sobre modelo social da deficiência, direitos humanos, igualdade, acessibilidade e inclusão. Debora Diniz é utilizada para reconstruir a crítica ao modelo exclusivamente biomédico. Piovesan contribui para a análise da proteção constitucional e internacional dos direitos das pessoas com deficiência. Sassaki oferece perspectiva sobre sociedade inclusiva. Madruga e Araújo são empregados na discussão jurídica da igualdade e proteção constitucional.

A análise foi organizada em categorias: autonomia; acessibilidade; adaptação razoável; avaliação funcional; comunicação; segurança viária; tecnologia assistiva; desenho universal; custo; territorialidade e governança. A partir dessas categorias, foram examinadas normas de habilitação, estacionamento, transporte, proteção do pedestre e digitalização administrativa.

Como limitação, o estudo não realiza pesquisa de campo junto a candidatos, condutores, peritos ou órgãos de trânsito. Consequentemente, não se pretende afirmar empiricamente o grau de cumprimento das normas em cada Estado. Os resultados consistem em inferências normativas e institucionais: identificam condições necessárias para efetividade e pontos em que o desenho jurídico pode produzir ou evitar barreiras.

11. RESULTADOS E DISCUSSÃO: POR UMA CIDADANIA VIÁRIA INCLUSIVA

11.1. DA ACESSIBILIDADE SETORIAL À CIDADANIA VIÁRIA

A análise demonstra que as mudanças trazidas pela LBI não devem ser compreendidas como conjunto disperso de benefícios. Elas revelam uma transformação no estatuto jurídico da pessoa com deficiência dentro do sistema de trânsito. O sujeito deixa de aparecer apenas como alguém a ser protegido no transporte coletivo ou beneficiado por vaga especial e passa a ser reconhecido como participante de múltiplas posições: condutor, candidato à habilitação, pedestre, passageiro, consumidor de mobilidade e titular de dados.

Essa multiplicidade justifica a categoria “cidadania viária inclusiva”. A expressão designa a condição pela qual o sistema de trânsito permite à pessoa com deficiência exercer, em igualdade substancial, as diferentes formas de participação na circulação. A cidadania viária possui quatro elementos fundamentais: pertencimento ao espaço público, autonomia de deslocamento, segurança equivalente e possibilidade de escolha.

Pertencimento significa que a pessoa não deve ser tratada como presença excepcional nas vias. Autonomia significa poder planejar e realizar deslocamentos sem dependência desnecessária. Segurança equivalente significa que adaptações não podem ser confundidas com redução de padrões de segurança, mas devem permitir que diferentes usuários atinjam condições adequadas. Possibilidade de escolha significa que a pessoa não deve ser confinada a um único modo de transporte por ausência de alternativas acessíveis.

A LBI avança nesses quatro elementos, mas de maneira desigual. A dimensão comunicacional da habilitação de pessoas surdas possui disciplina relativamente clara. A acessibilidade física de rotas e transporte depende de ampla rede de implementação. A adaptação veicular encontra suporte normativo, mas pode sofrer barreiras de custo e oferta. A fiscalização das vagas é objetivamente tipificada, mas a continuidade da rota acessível permanece problema de gestão urbana.

11.2. A MATRIZ DE CIDADANIA VIÁRIA INCLUSIVA – MCVI

Como síntese analítica, propõe-se uma Matriz de Cidadania Viária Inclusiva (MCVI). Não se trata de instrumento normativo oficial, mas de modelo de avaliação jurídica e de política pública. A matriz pode ser utilizada para examinar procedimentos de habilitação, serviços de transporte, infraestrutura ou sistemas digitais.

A primeira dimensão é o acesso. Pergunta-se se a pessoa consegue ingressar no procedimento, local ou serviço sem barreira física, territorial ou burocrática desproporcional. Um direito cuja porta de entrada é inacessível não é efetivo.

A segunda dimensão é a comunicação. Avalia-se se informação, aulas, sinalização,

atendimento e recursos digitais são oferecidos em formatos acessíveis. O art. 147-A do CTB constitui paradigma dessa dimensão ao assegurar Libras e tecnologias assistivas.

A terceira dimensão é a avaliação funcional. Verifica-se se decisões sobre aptidão consideram a capacidade concreta da pessoa em interação com adaptações e tecnologias, evitando presunções baseadas apenas em diagnóstico. A pergunta não é se o corpo corresponde ao padrão, mas se a função pode ser desempenhada com segurança.

A quarta dimensão é a adaptação. Examina-se se os recursos necessários estão juridicamente admitidos, tecnicamente disponíveis e economicamente acessíveis. Reconhecer adaptação na CNH sem garantir condições para treinamento e prova prática produz direito incompleto.

A quinta dimensão é a segurança inclusiva. Analisa-se se a política protege a pessoa sem infantilizá-la e se medidas de segurança são proporcionais, individualizadas e baseadas em evidências. Restrições genéricas fundadas em estereótipos devem ser rejeitadas.

A sexta dimensão é o desenho universal. Verifica-se se a acessibilidade foi incorporada desde a origem ao ambiente, veículo, plataforma ou procedimento. Quanto maior a dependência de adaptações improvisadas, menor a maturidade inclusiva do sistema.

A sétima dimensão é o custo. Pergunta-se se a pessoa suporta despesas adicionais apenas porque o sistema não foi concebido para sua participação. A oferta gratuita de intérprete no processo de habilitação é exemplo de correção dessa assimetria.

A oitava dimensão é a governança. Avalia-se coordenação federativa, manutenção, fiscalização, participação social, proteção de dados e mecanismos de recurso. Um direito pode existir nacionalmente e fracassar localmente se não houver capacidade institucional de implementação.

A aplicação combinada dessas dimensões permite superar indicadores meramente formais. Um serviço pode cumprir a lei em uma dimensão e falhar em outra. Um ônibus adaptado pontua positivamente em acesso físico, mas falha em comunicação se não houver informação visual e sonora. Um exame com intérprete é comunicacionalmente acessível, mas pode permanecer injusto se o avaliador utilizar critérios medicalizantes. Uma vaga reservada bem-

sinalizada pode ser inútil sem rota acessível.

11.3. A TENSÃO ENTRE MODELO SOCIAL E MEDICINA DE TRÂNSITO

O resultado mais relevante da análise é a coexistência de dois paradigmas. A LBI e a Convenção operam pelo modelo social, enquanto parte da estrutura de habilitação necessariamente utiliza saber médico para avaliar aptidão. Essa convivência não é incompatível, mas exige delimitação.

A medicina de trânsito é legítima para identificar condições que interferem na segurança. Torna-se problemática quando transforma a existência de deficiência em evidência suficiente de incapacidade. O modelo social não nega impedimentos nem riscos; exige que sejam avaliados em interação com ambiente e tecnologia. A Junta Médica Especial deve funcionar como mecanismo de individualização e busca de condições seguras, não como instância de exclusão baseada em categorias diagnósticas.

A categoria “apto com restrições” é ponto de encontro entre os paradigmas. Ela permite reconhecer limitações e, simultaneamente, afirmar capacidade mediante adaptação. Sua aplicação deve ser orientada pela menor restrição necessária. Se duas adaptações produzem segurança equivalente, deve-se preferir a que preserve maior autonomia e menor custo, salvo justificativa técnica.

Esse raciocínio aproxima trânsito e direitos humanos. A decisão pericial não é puramente técnica quando produz efeitos sobre liberdade, trabalho e participação. A técnica é indispensável, mas deve operar dentro de parâmetros jurídicos de igualdade, proporcionalidade e não discriminação.

11.4. A INCLUSÃO COMO DEVER DE RESULTADO INSTITUCIONAL PROGRESSIVO

A LBI não pode ser lida como promessa meramente programática. Muitos de seus comandos são diretamente exigíveis. Isso não significa que toda infraestrutura nacional possa ser instantaneamente reconstruída. A implementação envolve prazos, recursos e planejamento. Entretanto, a progressividade não autoriza inércia.

É possível distinguir obrigações imediatas e estruturais. Não discriminar, oferecer intérprete quando exigido, respeitar vaga reservada, motivar decisões e permitir adaptação prevista são deveres de aplicação imediata. Requalificar toda a malha urbana ou renovar frotas pode demandar planejamento progressivo, mas exige metas, orçamento, fiscalização e proibição de retrocesso arbitrário.

A governança deve produzir dados sobre acessibilidade. Quantos candidatos com deficiência iniciam e concluem o processo de habilitação? Qual o tempo médio de espera por Junta Médica Especial? Quantos municípios possuem rotas acessíveis contínuas próximas a terminais? Qual o índice de funcionamento dos equipamentos de acessibilidade do transporte? Sem indicadores, a inclusão corre o risco de ser avaliada por exemplos isolados.

A participação das pessoas com deficiência é indispensável na construção desses indicadores. Uma política pode considerar acessível aquilo que tecnicamente atende norma, mas que na experiência cotidiana apresenta obstáculos não percebidos pelos gestores. A Convenção consagra participação como princípio e exige consulta às pessoas com deficiência nas políticas que lhes dizem respeito.

11.5. A NOVA FRONTEIRA: VEÍCULOS CONECTADOS, AUTOMAÇÃO E INCLUSÃO

A transformação tecnológica do trânsito tende a ampliar o debate. Sistemas avançados de assistência à direção, interfaces por voz, comandos adaptativos, veículos conectados e, no futuro, graus mais elevados de automação podem reduzir determinadas barreiras e criar outras. O Direito precisa evitar dois erros: bloquear tecnologias inclusivas por concepções antigas de capacidade ou aceitar inovação sem requisitos de acessibilidade.

Veículos com assistência de frenagem, controle de faixa e sensores podem ampliar segurança para todos os condutores, inclusive pessoas com determinadas limitações funcionais. Interfaces exclusivamente táteis, por outro lado, podem dificultar uso por pessoas com deficiência visual. Alertas exclusivamente sonoros podem excluir pessoas surdas. O desenho universal precisa alcançar a própria tecnologia automotiva.

A regulação futura também deverá enfrentar responsabilidade e atualização das restrições de habilitação. Se tecnologias alteram a forma de conduzir, algumas restrições hoje necessárias podem tornar-se excessivas. A avaliação funcional deve ser dinâmica e baseada na capacidade real proporcionada pelos sistemas contemporâneos.

A inovação não substitui políticas de transporte coletivo e caminhabilidade. Uma visão tecnológica centrada no automóvel pode ampliar desigualdades se beneficiar apenas quem possui renda para adquirir veículos avançados. A cidadania viária inclusiva exige pluralidade de modos e políticas públicas universalizantes.

11.6. PARÂMETROS PARA UMA POLÍTICA PÚBLICA DE HABILITAÇÃO INCLUSIVA

A análise do processo de habilitação permite identificar um conjunto de parâmetros que poderiam orientar órgãos executivos de trânsito na concretização da LBI. O primeiro é a presunção de capacidade jurídica e funcional. A deficiência, isoladamente considerada, não deve deslocar para o candidato o ônus de provar que é capaz de participar da vida social. O procedimento deve partir da mesma premissa aplicada aos demais cidadãos: a habilitação depende da demonstração dos requisitos de segurança legalmente exigidos. Quando houver impedimento que possa interferir na condução, caberá avaliação individualizada das adaptações necessárias.

O segundo parâmetro é a transparência dos critérios. Candidatos submetidos à Junta Médica Especial precisam saber quais elementos são avaliados, quais resultados são possíveis, quais adaptações podem ser indicadas e como impugnar uma conclusão. A previsibilidade reduz

arbitrariedade e permite que a pessoa se prepare tecnicamente. Também possibilita controle externo sobre eventual divergência excessiva entre unidades federativas.

O terceiro parâmetro é o direito à participação na escolha da solução adaptativa. O conhecimento médico é essencial, mas o usuário possui experiência concreta sobre seu corpo, sua funcionalidade e as tecnologias que utiliza. Uma decisão de adaptação tomada sem escuta pode impor equipamento menos eficiente ou mais caro. A prática participativa não elimina responsabilidade do perito; melhora a base informacional da decisão.

O quarto parâmetro é a proporcionalidade da restrição. Toda limitação registrada na CNH deve possuir relação com risco específico e ser a menos gravosa entre alternativas capazes de alcançar segurança equivalente. Restrições genéricas ou preventivas sem justificativa individualizada aproximam-se de discriminação. A motivação é particularmente importante quando a decisão produz efeitos profissionais, impedindo categorias de habilitação ou atividade remunerada.

O quinto parâmetro é a disponibilidade do meio de prova. Se o Estado admite determinada adaptação, precisa criar condições razoáveis para que ela seja utilizada no aprendizado e no exame. Não é coerente reconhecer juridicamente comandos manuais e, ao mesmo tempo, estruturar centros de prova apenas com veículos convencionais. A acessibilidade do procedimento inclui a infraestrutura da própria avaliação.

O sexto parâmetro é a revisão simplificada quando tecnologias ou condições funcionais se alterarem. A pessoa pode adquirir novo equipamento, melhorar capacidade por reabilitação ou encontrar solução automotiva inexistente na avaliação anterior. O sistema precisa permitir revisão das restrições sem burocracia desproporcional, preservando segurança e atualização do prontuário.

Esses parâmetros demonstram que a inclusão no trânsito não exige abandono da técnica, mas aprimoramento da técnica pela racionalidade dos direitos fundamentais. A segurança viária torna-se mais consistente quando a decisão é individualizada, transparente, participativa e funcionalmente orientada.

11.7. A PROTEÇÃO JURISDICIONAL E O DIREITO A UMA DECISÃO ADMINISTRATIVA INCLUSIVA

Embora grande parte das decisões relativas à habilitação ocorra em esfera administrativa, sua natureza não as torna imunes ao controle jurisdicional. Indeferimentos, restrições e exigências podem afetar direitos fundamentais e, portanto, devem observar legalidade, motivação, proporcionalidade e não discriminação. O Poder Judiciário não deve substituir automaticamente a avaliação técnica, mas pode controlar a racionalidade do procedimento e exigir nova avaliação quando houver violação de acessibilidade ou fundamentação insuficiente.

A distinção é importante. Controle judicial não significa que magistrados devam determinar, sem base pericial, se determinada pessoa está apta a dirigir. Significa que o Estado não pode negar acesso por procedimento incompatível com a LBI. Se um candidato surdo realiza prova sem intérprete a que tinha direito, o problema antecede o mérito da aptidão. Se um candidato com deficiência física é avaliado sem consideração de adaptação tecnicamente reconhecida, a decisão pode estar contaminada por erro de premissa.

A jurisprudência constitucional sobre deficiência, embora não concentrada em trânsito, fornece orientação metodológica. Na ADI 5.357, o STF interpretou a inclusão como compromisso constitucional que alcança instituições privadas e rejeitou a ideia de que custos de adaptação possam justificar exclusão. No Tema 1.286, reconheceu espaço normativo aos Estados para criar obrigações adicionais de acessibilidade. Esses precedentes reforçam uma leitura segundo a qual a igualdade da pessoa com deficiência permite deveres positivos e não se satisfaz com neutralidade formal.

No âmbito administrativo, a existência de recursos especializados e juntas de revisão é igualmente importante. O recurso precisa ser acessível em comunicação, prazos e meios digitais. A pessoa deve receber cópia clara dos fundamentos técnicos e das restrições registradas. Sem informação, o direito de recorrer é apenas formal.

A tutela coletiva também possui relevância. Barreiras recorrentes — ausência de intérpretes, inexistência de veículos adaptados para prova, inacessibilidade de unidades de

atendimento ou sistemas digitais incompatíveis — não devem ser tratadas exclusivamente como centenas de problemas individuais. Ministério Público, Defensoria Pública, associações e órgãos de controle podem atuar para corrigir falhas estruturais. O desenho coletivo é especialmente eficiente quando o defeito está na própria organização do serviço.

A possibilidade de fiscalização judicial e coletiva produz incentivo para que órgãos de trânsito incorporem acessibilidade preventivamente. Litígios não são o método ideal de implementação, mas funcionam como mecanismo de correção quando a Administração falha em transformar o comando normativo em prática.

11.8. MOBILIDADE INCLUSIVA, SEGURANÇA E CULTURA DE TRÂNSITO

Existe risco de que o debate seja apresentado como escolha entre inclusão e segurança. Essa oposição é falsa. A Convenção e a LBI não exigem que pessoas sem aptidão conduzam; exigem que aptidão seja avaliada sem discriminação e que o sistema disponibilize meios para participação segura. A tecnologia assistiva, o desenho universal e a formação acessível podem aumentar simultaneamente inclusão e segurança.

A cultura de trânsito, entretanto, precisa acompanhar a mudança normativa. Condutores podem respeitar vagas reservadas apenas por medo de multa ou compreender sua função social. Examinadores podem cumprir formalmente etapas acessíveis ou internalizar o modelo social. Gestores podem instalar equipamentos para atender checklist ou acompanhar seu funcionamento. A diferença entre inclusão burocrática e inclusão substantiva passa por formação e cultura institucional.

Programas de educação para o trânsito deveriam incorporar direitos das pessoas com deficiência não como módulo periférico, mas como componente da convivência viária. Isso inclui ensinar prioridade de pedestres, significado das vagas, respeito a usuários com mobilidade reduzida, cuidado com bloqueio de calçadas e canais adequados de comunicação. A diversidade precisa aparecer como característica normal do trânsito.

A Resolução CONTRAN nº 1.020/2025, ao tratar de educação para o trânsito e materiais acessíveis, abre espaço para uma abordagem mais ampla. A formação de condutores pode ensinar não apenas como evitar infrações, mas como reconhecer barreiras. Um motorista que estaciona sobre a calçada talvez não perceba que obrigará uma pessoa em cadeira de rodas a deslocar-se pela pista. Um motociclista que ocupa rebaixamento de guia pode interromper uma rota inteira. A educação inclusiva conecta comportamento individual e efeito coletivo.

Uma cultura de segurança inclusiva também evita infantilização. Pessoas com deficiência não são apenas usuários frágeis a serem protegidos; são agentes de mobilidade com direitos e responsabilidades. Podem dirigir, trabalhar profissionalmente, ensinar trânsito, fiscalizar políticas e participar do planejamento. A inclusão plena ocorre quando sua presença deixa de ser interpretada como exceção.

12. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Lei Brasileira de Inclusão modificou a forma pela qual o Direito brasileiro deve compreender a presença da pessoa com deficiência no trânsito. Sua contribuição mais importante não está apenas nos artigos que alteraram expressamente o CTB, mas no paradigma interpretativo que passa a reger todo o sistema. Deficiência deixa de ser sinônimo jurídico de incapacidade e passa a ser compreendida em interação com barreiras. A consequência é uma transição da pergunta “quem não consegue adaptar-se ao trânsito existente?” para a pergunta “como o sistema de trânsito deve ser organizado para permitir participação segura de pessoas diversas?”.

A Constituição de 1988 já oferecia fundamentos importantes ao atribuir ao Estado dever de proteção, acessibilidade e integração social. A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência elevou o debate ao plano dos direitos humanos e introduziu, com força constitucional no Brasil, autonomia, acessibilidade, adaptação razoável e igualdade de oportunidades. A LBI transformou esses princípios em comandos mais detalhados e alcançou diretamente o Código de Trânsito Brasileiro.

O art. 147-A é exemplo paradigmático. Ao garantir tecnologias assistivas, material

acessível e Libras aos candidatos com deficiência auditiva, o legislador reconheceu que um procedimento inacessível não mede capacidade: mede a barreira criada pelo próprio Estado. A regulamentação posterior, especialmente a Resolução CONTRAN nº 1.020/2025, aprofundou essa lógica ao exigir meios de acessibilidade em todas as etapas e atribuir ao órgão de trânsito o custo do intérprete.

No campo da deficiência física, a Resolução CONTRAN nº 927/2022 mantém sistema de avaliação especializada e admite aptidão com restrições e adaptações veiculares. Essa arquitetura permite compatibilizar inclusão e segurança, desde que a Junta Médica opere segundo avaliação funcional individualizada e não por presunções capacitistas. A existência de comandos manuais, transmissão automática, direção assistida e outras adaptações demonstra que capacidade de dirigir não se confunde com reprodução de um padrão corporal.

As vagas reservadas constituem outro avanço. A transformação do estacionamento indevido em infração gravíssima expressa reconhecimento da função distributiva do espaço. A vaga não é privilégio, mas instrumento para compensar barreiras e permitir acesso. Sua eficácia, contudo, depende de rota acessível, sinalização adequada e fiscalização. Uma vaga isolada em ambiente inacessível representa inclusão simbólica, não material.

A proteção do pedestre revela limite semelhante. Prioridade de passagem é indispensável, mas insuficiente quando calçadas, semáforos e travessias foram projetados a partir de velocidade, percepção e mobilidade padronizadas. O direito ao trânsito seguro exige que engenharia e urbanismo incorporem diversidade desde a origem.

O artigo demonstrou que a acessibilidade forma cadeia. O usuário experimenta o percurso como unidade, enquanto o Estado frequentemente administra componentes fragmentados. A pessoa pode encontrar ônibus acessível, ponto inacessível e calçada interrompida. Pode obter CNH com restrição adequada e não encontrar veículo para prova. Pode possuir credencial nacional e enfrentar fiscalização local baseada em estereótipos. A falha de um elo compromete o direito inteiro.

Por essa razão, propôs-se a categoria de cidadania viária inclusiva e a Matriz de Cidadania Viária Inclusiva. A matriz organiza oito dimensões — acesso, comunicação, avaliação funcional,

adaptação, segurança, desenho universal, custo e governança — e permite avaliar políticas para além de conformidade formal. O objetivo não é criar novo requisito legal, mas oferecer ferramenta crítica para identificar onde a participação é interrompida.

A análise também identificou desafios contemporâneos. A digitalização pode reduzir deslocamentos e ampliar acesso, mas produz barreiras quando plataformas não são compatíveis com tecnologias assistivas. A coleta de dados médicos exige proteção de privacidade. A concentração territorial de serviços especializados gera desigualdade regional. O custo de adaptações pode transformar possibilidade jurídica em impossibilidade econômica. A inovação veicular exigirá atualização contínua dos critérios de aptidão.

A Lei nº 15.459/2026, ao reforçar que o Símbolo Internacional de Acessibilidade deve identificar locais e serviços efetivamente adequados, oferece uma síntese simbólica dessa conclusão. Acessibilidade não pode ser declarada; precisa ser verificável. O mesmo vale para toda política de inclusão no trânsito. Não basta que a norma diga que a pessoa pode circular, conduzir ou utilizar o transporte. É necessário que o percurso, o procedimento, o veículo, a informação e o custo tornem essa possibilidade real.

A efetividade da LBI no trânsito, portanto, deve ser medida pela autonomia produzida. O sucesso normativo não consiste apenas em número de dispositivos acrescentados ao CTB, mas na redução da distância entre a liberdade formal e a liberdade de deslocamento efetivamente experimentada. Quando a pessoa com deficiência consegue escolher seu destino, acessar o procedimento de habilitação, utilizar a tecnologia necessária, circular com segurança e participar da vida social sem enfrentar barreiras evitáveis, a mobilidade deixa de ser concessão e se torna cidadania.

A conclusão central pode ser formulada em uma proposição: um sistema de trânsito inclusivo não é aquele que cria exceções para corpos considerados fora do padrão, mas aquele que organiza segurança, informação e mobilidade a partir da diversidade humana como dado ordinário da vida social. A Lei Brasileira de Inclusão iniciou, no plano jurídico, essa reconstrução. O desafio de sua segunda década de vigência é converter a mudança de paradigma em desenho institucional cotidiano.

13. REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Luiz Alberto David. **A proteção constitucional das pessoas portadoras de deficiência**. Brasília: Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, 1994.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008**. Aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo. Brasília, DF, 2008.

BRASIL. **Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009**. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo. Brasília, DF, 2009.

BRASIL. **Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985**. Torna obrigatória a colocação do Símbolo Internacional de Acessibilidade. Brasília, DF, 1985.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Brasília, DF, 2000.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2012.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF, 2015.

BRASIL. **Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Brasília, DF, 2016.

BRASIL. **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018**. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais. Brasília, DF, 2018.

BRASIL. **Lei nº 15.459, de 7 de julho de 2026**. Altera a Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985, para estabelecer a utilização do Símbolo Internacional de Acessibilidade. Brasília, DF,

2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN nº 558, de 15 de outubro de 2015**. Dispõe sobre o acesso da Língua Brasileira de Sinais – Libras para candidato e condutor com deficiência auditiva nos processos referentes à Carteira Nacional de Habilitação. Brasília, DF, 2015.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN nº 886, de 13 de dezembro de 2021**. Regulamenta as especificações, a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação. Brasília, DF, 2021.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN nº 927, de 28 de março de 2022**. Dispõe sobre exame de aptidão física e mental, avaliação psicológica e credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam os arts. 147 e 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN nº 1.020, de 1º de dezembro de 2025**. Disciplina o processo de formação, habilitação, especialização, atualização e reciclagem de condutores e outras providências. Brasília, DF, 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Direta de Inconstitucionalidade 5.357/DF**. Rel. Min. Edson Fachin. Tribunal Pleno. Julgamento em 9 jun. 2016.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 1.198.269/SP, Tema 1.286 da repercussão geral**. Rel. Min. Gilmar Mendes. Tribunal Pleno. Julgamento concluído em 6 jun. 2025.

DINIZ, Debora. **O que é deficiência**. São Paulo: Brasiliense, 2007.

DINIZ, Debora; BARBOSA, Livia; SANTOS, Wederson Rufino dos. Deficiência, direitos humanos e justiça. **Sur – Revista Internacional de Direitos Humanos**, São Paulo, v. 6, n. 11, p. 64-77, 2009. DOI: 10.1590/S1806-64452009000200004.

LANNA JÚNIOR, Mário Cléber Martins (comp.). **História do movimento político das pessoas com deficiência no Brasil**. Brasília: Secretaria de Direitos Humanos, Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010.

MADRUGA, Sidney. **Pessoas com deficiência e direitos humanos: ótica da diferença e ações afirmativas**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

OLIVER, Michael. **The politics of disablement**. London: Macmillan, 1990.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comitê sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. **General Comment No. 2 (2014): Article 9 – Accessibility**. Geneva: United Nations, 2014.

PALACIOS, Agustina. **El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**. Madrid: Ediciones Cinca, 2008.

PIOVESAN, Flávia. **Temas de direitos humanos**. 13. ed. rev. e atual. São Paulo: SaraivaJur, 2025.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão: construindo uma sociedade para todos**. 3. ed. Rio de Janeiro: WVA, 1997.

SHAKESPEARE, Tom. **Disability rights and wrongs revisited**. 2. ed. London: Routledge, 2014.

WORLD HEALTH ORGANIZATION; WORLD BANK. **World report on disability**. Geneva: World Health Organization, 2011.