

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.709, DE 2012

Altera a Lei nº 9.503/97, que institui o CTB, para dispor sobre a circulação de triciclos e quadriciclos especiais para pessoas com deficiência, bem como sobre a habilitação de condutores de veículos adaptados

Autor: Deputado JUNJI ABE

Relator: Deputado HUGO LEAL

I – RELATÓRIO

Pelo projeto de lei sob exame propõe-se à alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para dispor sobre a circulação de triciclos e quadriciclos especiais para a utilização por pessoas com deficiência, bem como sobre a habilitação de condutores de veículos adaptados.

Acrescenta artigo aplicando aos triciclos e quadriciclos especiais para utilização por pessoas com deficiência, no que couber, as regras de circulação constantes de capítulo específico do Código de Trânsito Brasileiro. Além disso, modifica os artigos 143 e 156. O artigo 143 passa a vigorar com o acréscimo do parágrafo 4º, em que se prevê a habilitação na categoria “A” para a condução de triciclos e quadriciclos especiais para utilização por pessoas com deficiência; e, o artigo 156 é acrescido de um parágrafo único em que se obrigam os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por meio de suas circunscrições regionais, a ministrar aulas práticas de direção para a formação de condutores

de veículos adaptados para pessoas com deficiência, nos termos da competência que lhes é atribuída pelo inciso II do artigo 22 do CTB.

A Comissão de Viação e Transportes aprovou o projeto.

Vem agora a esta Comissão para que se manifeste sobre constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição sob exame causa espécie por uma circunstância que muito mais acertadamente deveria atrair a atenção da Comissão que apreciou o mérito: o objetivo das alterações endereçadas ao Código de Transito Brasileiro é permitir que cadeiras de rodas e equipamentos assemelhados possam circular em vias públicas, como se fossem “veículos”.

De fato, o autor não faz referencia àqueles veículos (de todos conhecidos) que, devidamente adaptados, sirvam aos deficientes físicos e por estes poderiam ser conduzidos em vias públicas. Se a eles fizesse menção, a sugestão seria inócua por repetitiva, uma vez que o Código já incorpora regramento para esses veículos adaptados para deficientes físicos. Seria, então, injurídica.

Acredito que a sugestão deva gerar estranhamento na maioria das pessoas que dela tiverem conhecimento. Consultas que fiz mostram que não existem esses “veículos” para deficientes que podem ser guiados pelas ruas. Há os veículos adaptados e há as cadeiras de rodas motorizadas. Como o projeto não trata daqueles, só pode tratar destas.

Na Comissão de Viação de Transportes a questão não mereceu nenhum questionamento (sequer no parecer - que foi aprovado por unanimidade).

Entendo que o projeto sob exame não pode merecer acolhida nesta Comissão, e a razão não é apenas “prática”. Parece-me óbvio que não pode a legislação de transito admitir que cadeiras de rodas motorizadas sejam consideradas “veículos”, portanto poderem trafegar em vias

públicas. Basta lembrarmos das exigências legais para que um equipamento motorizado seja considerado “veículo”, e também da impossibilidade técnica de cadeiras de rodas motorizadas serem “conversíveis” em veículos (frenagem, velocidade, sinalização visual, etc...).

Nestes termos, o projeto deveria ter merecido reprovação na Comissão que examinou o mérito.

Aqui não podemos decidir baseados no mérito, pois falta a esta Comissão, neste caso, a competência regimental para fazê-lo. Lidamos principalmente com constitucionalidade e juridicidade.

A proposta atenta contra o princípio da razoabilidade, segundo o qual os atos do Poder Público devem ser praticados em atenção a um juízo que combina (em síntese) racionalidade, finalidade e proporcionalidade.

Vejamos o que a doutrina e a jurisprudência nos trazem sobre esse princípio, que se encontra em fase de construção intelectual.

É esta a lição de **Celso Antônio Bandeira de Mello** em seu "*Curso de Direito Administrativo*", Malheiros, 2002, 14ª ed., p. 91-93:

"Enuncia-se com este princípio que a Administração, ao atuar no exercício de discricção, terá de obedecer a critérios aceitáveis do ponto de vista racional, em sintonia com o senso normal de pessoas equilibradas e respeitosa das finalidades que presidiram a outorga da competência exercida. Vale dizer: pretende-se colocar em claro que não serão apenas inconvenientes, mas também ilegítimas - e, portanto, jurisdicionalmente invalidáveis - , as condutas desarrazoadas e bizarras, incoerentes ou praticadas com desconsideração às situações e circunstâncias que seriam atendidas por quem tivesse atributos normais de prudência, sensatez e disposição de acatamento às finalidades da lei atributiva da discricção manejada.

Com efeito, o fato de a lei conferir ao administrador certa liberdade (margem de discricção) significa que lhe deferiu o encargo de adotar, ante a diversidade de situações a serem enfrentadas, a providência mais adequada a cada qual delas. Não significa, como é evidente, que lhe haja outorgado o poder de agir ao sabor exclusivo de seu libito, de seus humores, paixões pessoais, excentricidades ou critérios personalíssimos, e muito menos significa, muito menos significa que liberou a Administração para manipular a regra de Direito de maneira a sacar dela efeitos não pretendidos nem assumidos pela lei aplicanda. Em outras palavras: ninguém poderia aceitar como critério exegético de uma lei que esta sufrague as providências insensatas que o administrador queira tomar; é dizer, que avalize previamente as condutas desarrazoadas, pois isto corresponderia irrogar dislates à própria regra de Direito.

(...)

Fácil é ver-se, pois, que o princípio da razoabilidade fundamenta-se nos mesmos preceitos que arrimam constitucionalmente os princípios da legalidade (arts. 5º, II, 37 e 84) e da finalidade (os mesmos e mais o art. 5º, LXIX, nos termos já apontados).

Não se imagine que a correção judicial baseada na violação do princípio da razoabilidade invade o "mérito" do ato administrativo, isto é, o campo de "liberdade" conferido pela lei à Administração para decidir-se segundo uma estimativa da situação e critérios de conveniência e oportunidade. Tal não ocorre porque a sobredita "liberdade" é liberdade dentro da lei, vale dizer, segundo as possibilidades nela comportadas. Uma providência desarrazoada, consoante dito, não pode ser havida como comportada pela lei. Logo, é ilegal: é desbordante dos limites nela admitidos.

(...)

Sem embargo, o fato de não se poder saber qual seria a decisão ideal, cuja apreciação compete à esfera administrativa, não significa, entretanto, que não se possa reconhecer quando uma dada providência, seguramente, sobre não ser a melhor, não é sequer comportada na lei em face de uma dada hipótese. Ainda aqui cabe tirar dos magistrados escritos do mestre português Afonso Rodrigues Queiró a seguinte lição: "O fato de não se poder saber o que ela não é." Examinando o tema da discricionariedade administrativa, o insigne administrativista observou que há casos em que "só se pode dizer o que no conceito não está abrangido, mas não o que ele compreende."

(...)" (Grifamos)

O que temos, portanto, é que também no ato de editar norma legal deve o legislador (aqui falo, em especial, do Poder Legislativo) atender ao princípio da razoabilidade.

A sugestão apresentada no projeto de lei sob exame, se compreendemos a natureza e extensão desse princípio, dele foge em absoluto. Tornar "veículos" os equipamentos a que, imperfeitamente, faz menção, é desconsiderar a natureza, racionalidade e intenção das normas legais consubstanciadas, principalmente, no Código de Trânsito Brasileiro. Em adição, ao pretender oferecer "vantagens" aos deficientes, acaba por expô-los (e a outros) a riscos facilmente perceptíveis pelo senso comum.

Opino, portanto, pela injuridicidade do PL nº 3.709/2012.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado HUGO LEAL

Relator