

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## PROJETO DE LEI Nº 2.902, DE 2021

Dispõe sobre o acesso e a utilização de direção bióptica (bioptic driving) no Brasil, alterando o inciso XV do art. 12 do Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

**Autor:** Deputado KIM KATAGUIRI

**Relator:** Deputado ALFREDO GASPAR

### I - RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para análise dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, o Projeto de Lei nº 2.902, de 2021, de autoria do Deputado Kim Kataguiri, que dispõe sobre o acesso e a utilização de direção bióptica (“bioptic driving”) no Brasil.

A proposição altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), em dois eixos: (i) modifica a redação do inciso XV do art. 12, para incluir, na competência normativa do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) sobre o processo de formação de condutores, a garantia de acesso à tecnologia assistiva disponível; e (ii) acresce o art. 147-B ao CTB, para assegurar ao candidato com deficiência visual a utilização, em todas as etapas do processo de habilitação, de tecnologias assistivas que otimizem sua acuidade visual, incluídos os óculos biópticos com lentes telescópicas auxiliares, com regulamentação a cargo do CONTRAN. A cláusula de vigência prevê eficácia em cento e vinte dias após a publicação.

A proposição foi distribuída às Comissões de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência (CPD); de Viação e Transportes (CVT); e



de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), nos termos do art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), em apreciação conclusiva pelas Comissões (art. 24, II, RICD), e em regime de tramitação ordinária (art. 151, III, RICD). Não foram apensadas outras proposições.

Na Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, em 20 de abril de 2023, foi apresentado o voto do Relator, Deputado Duarte (PSB-MA), pela aprovação, aprovado pelo Colegiado em 2 de maio de 2023.

Na Comissão de Viação e Transportes, em 27 de novembro de 2023, foi apresentado o parecer do Relator, Deputado Neto Carletto (PP-BA), pela aprovação, na forma de Substitutivo anexo, aprovado pelo Colegiado em 17 de abril de 2024.

O Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes reformulou a redação da proposição original, em três pontos principais: (i) atualizou a ementa para descrever o novo escopo, dispondo, em termos gerais, sobre o acesso a tecnologias assistivas na direção veicular por pessoas com deficiência, incluídas as lentes biópticas; (ii) substituiu, no art. 12 do CTB, a alteração proposta ao inciso XV pela inclusão de novo § 6º, que vincula a normatização do CONTRAN ao asseguração, em condições de igualdade, do exercício dos direitos e liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, resguardada a segurança viária; e (iii) ampliou a cláusula de vigência para cento e oitenta dias após a publicação. Mantém, no essencial, a inclusão do art. 147-B no CTB.

Não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.



## II - VOTO DO RELATOR

Compete a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania manifestar-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.902, de 2021, e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, nos termos da alínea “a” do inciso IV do art. 32 e do art. 54, I, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

### 1. Da Constitucionalidade Formal

A matéria objeto da proposição – trânsito e transporte – insere-se na competência legislativa privativa da União, conforme o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, sendo o Congresso Nacional o órgão competente para legislar sobre o tema, na forma do art. 48 da Carta Magna.

Quanto à iniciativa, a matéria não está entre as hipóteses de iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo previstas no § 1º do art. 61 da Constituição Federal. A proposição não trata da estrutura ou da atribuição de órgãos da Administração Pública, nem do regime jurídico de servidores.

Eventual repercussão indireta sobre as atividades regulamentares do CONTRAN, órgão cuja competência normativa já se encontra disciplinada na própria Lei nº 9.503, de 1997, não desloca a iniciativa para o Poder Executivo, conforme tese fixada pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento do Tema 917 da Repercussão Geral (ARE 878.911, Rel. Min. Gilmar Mendes, Tribunal Pleno, julgado em 29 de setembro de 2016): “Não usurpa competência privativa do Chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos”.

A espécie normativa eleita, lei ordinária, é a adequada para alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), que tem natureza de lei ordinária, em atenção ao princípio do paralelismo das formas, não estando a matéria reservada à lei complementar.



## 2. Da Constitucionalidade Material

A proposição harmoniza-se com o sistema constitucional de proteção e promoção dos direitos das pessoas com deficiência. Concretiza, no plano infraconstitucional, o princípio da igualdade material (art. 5º, *caput*, CF), o dever do Poder Público de proteção e integração social das pessoas com deficiência (art. 23, II, e art. 24, XIV, CF) e o direito fundamental de acesso ao transporte e à mobilidade, decorrente da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, CF) e do direito de ir e vir (art. 5º, XV, CF).

Ademais, a proposição instrumentaliza a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, aprovados pelo Decreto Legislativo nº 186, de 2008, e promulgados pelo Decreto nº 6.949, de 2009, que, por terem sido aprovados na forma do § 3º do art. 5º da Constituição Federal, integram o ordenamento brasileiro com hierarquia equivalente à de emenda constitucional. O art. 4º da Convenção impõe aos Estados Partes a adoção de medidas legislativas para assegurar o pleno exercício de direitos por pessoas com deficiência, sendo a mobilidade pessoal (art. 20 da Convenção) objeto específico de proteção.

A proposição é também coerente com a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), em particular com seu art. 3º, III, que define tecnologia assistiva, e com seus arts. 46 e seguintes, que tratam do direito ao transporte e à mobilidade.

Não há, portanto, vício de constitucionalidade material a ser oposto ao texto da proposição original ou ao Substitutivo da CVT.

## 3. Da Juridicidade

A proposição é dotada de juridicidade, pois se integra harmoniosamente ao ordenamento jurídico vigente, em especial ao Código de Trânsito Brasileiro, ao Estatuto da Pessoa com Deficiência e à Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989. Apresenta os atributos de generalidade, abstração e



coercitividade, sendo apta a inovar o ordenamento jurídico e a ele se integrar. Não se identifica, portanto, antinomia com a legislação federal vigente, nem ofensa a princípios gerais de direito.

#### 4. Da Técnica Legislativa

A proposição original e o Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes observam, em linhas gerais, os requisitos das normas de legística e redação parlamentar contidas na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. No substitutivo, não se apresenta adequada a inserção de (NR) ao final do dispositivo acrescido pelo art. 3º do projeto, uma vez que se trata de novo artigo, e não nova redação. A correção pode ser feita pela redação final.

#### 5. Conclusão

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.902, de 2021, e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em            de            de 2026.

Deputado ALFREDO GASPAR  
Relator

