



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI

Nº 4612, DE 2020

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para agravar a penalidade por estacionamento irregular de veículo em vagas reservadas a pessoas com deficiência ou a idosos.

AUTORIA: Senadora Mara Gabrilli (PSDB/SP)



Página da matéria



SENADO FEDERAL
Senadora Mara Gabrilli

A standard linear barcode is positioned vertically along the left edge of the page. It consists of vertical black bars of varying widths on a white background.

PROJETO DE LEI N° , DE 2020

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para agravar a penalidade por estacionamento irregular de veículo em vagas reservadas a pessoas com deficiência ou a idosos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art. 181.

§ 3º Nas hipóteses previstas no inciso XX, aplica-se a multa agravada em 5 (cinco) vezes ou, em cada caso de reincidência dentro do período de 2 (dois) anos, agravada em 10 (dez) vezes.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nas ruas das cidades por todo o país não é raro encontrar as vagas de estacionamento reservadas, exclusivas para pessoas com deficiência ou

idosas, ocupadas por pessoas que não possuem o direito de utilizar aquele espaço. A Lei Federal de Acessibilidade (Lei nº 10.098/2000) já determina que o Poder Público tem o dever, quando do planejamento e da urbanização das vias públicas, de reservas vagas exclusivas, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas com deficiência com dificuldade de locomoção em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos.

Apesar de a legislação estar em vigor já há 20 anos, o desrespeito ainda é grande e configura uma das maiores queixas dos cidadãos com deficiência que se veem impedidos de utilizar, com segurança e autonomia, os espaços e mobiliários públicos, assim como os equipamentos urbanos e as suas edificações.

Em meados de 2019, Ramon Lopes Neto, membro da Promotoria de Justiça do Idoso e da Pessoa com Deficiência da Comarca de Ribeirão Preto, no interior paulista, propôs à Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A – TRANSERP a celebração de acordo, a fim de que essa entidade lhe enviasse mensalmente a lista completa das pessoas ali multadas por estacionar em vagas reservadas a idosos ou a pessoas com deficiência.

Ele passou, então, a notificar cada uma delas, apresentando uma oferta de natureza pedagógica: o infrator poderia optar entre assinar um termo de ajustamento de conduta (TAC), comprometendo-se, desse modo, a transferir aos fundos do idoso e da pessoa com deficiência daquela localidade o valor de dois mil reais, ou figurar como réu em uma ação civil pública (ACP), em que lhe seria exigido o pagamento de quatro mil reais, a título de indenização por danos morais coletivos.

Até o início de dezembro do ano passado, o promotor de justiça havia obtido acesso aos nomes de cerca de 800 potenciais destinatários da dita oferta, muitos dos quais, tendo sido de fato notificados, decidiram pagar, de pronto, os dois mil reais, até porque segue anexo à notificação o correspondente boleto bancário, o que facilita a decisão e abrevia aborrecimentos.

Mas, como é de se esperar, nem todos os infratores concordam com a proposta do promotor, o que tem feito com que ele realmente tenha de ingressar em juízo com ACPs, a fim de obter reparações pelos danos morais infringidos à parcela da coletividade a quem aquelas vagas de estacionamento são, afinal, reservadas.

SF/20303.95942-61

Nos fundamentos das petições que têm deflagrado o início dessas ações, Lopes Neto vai ao cerne da questão: a singela multa no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais, quarenta e sete centavos), prevista, no inciso I do art. 258 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para punir infrações de trânsito de natureza gravíssima (como vem a ser o estacionamento indevido em vaga reservada a idosos ou a pessoas com deficiência, consoante o art. 181, inciso XX, da mesma lei), simplesmente não tem sido suficiente para coibir o cometimento do ilícito. E tal constatação do nobre promotor, percebese, afigura-se aplicável não apenas ao município ribeirão-pretano, mas à maioria dos centros urbanos do País, se não a todos.

Assim, por meio de uma habilidosa articulação de conceitos jurídicos, o luminar membro do *Parquet* engendrou o argumento inovador de que essa espécie de violação das leis de trânsito, diante de suas particularidades – sendo perpetrada em detrimento de minorias que, por sua intrínseca condição, são merecedoras de especial consideração e cuidado por parte de toda a sociedade (idosos e deficientes, sublinhe-se) –, deveria implicar não meramente a aplicação da multa prevista no CTB, mas também a exigência da referida reparação por danos morais coletivos.

Contudo, a Defensoria Pública do Estado de São Paulo foi contrária a tais razões, e não apenas passou a representar em juízo alguns dos inconformados com o teor daquela notificação – o que é perfeitamente justificável, pois isso representa um de seus legítimos encargos –, como também ingressou, ela mesma, com uma ACP, a fim de barrar as iniciativas da promotoria.

Os defensores que assinaram a petição exordial dessa ação chegaram a negar a pertinência de todo e qualquer dano moral coletivo, alegando que a existência desse conceito seria, em si mesma, um equívoco, e isso a despeito de haver um sólido conjunto de disposições legais a conferir substância ao instituto (a exemplo do art. 1º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; do art. 6º, incisos VI e VII, combinados com art. 81, do Código de Defesa do Consumidor; e do art. 208 do Estatuto da Criança e do Adolescente).

Há, além disso, farta jurisprudência a repercutir esse arcabouço legal, provinda inclusive do Superior Tribunal de Justiça (STJ), como no caso do Recurso Especial (REsp) 1.057.274, em que se discutiu a resolução de uma concessionária de serviços de transporte público de condicionar a prévio cadastramento a utilização do benefício do acesso gratuito de idosos ao transporte coletivo (“passe livre”), apesar de o Estatuto do Idoso exigir apenas



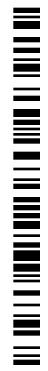
SF/20303.95942-61

a apresentação de documento de identidade; REsp 1.180.078, em que se apreciaram as consequências jurídicas de um grave dano ambiental; e REsp 866.636, referente ao célebre caso das “pílulas de farinha”, as quais nada mais eram que o anticoncepcional Microvlar posto à venda sem seu princípio ativo, o que acarretou a gravidez indesejada de um sem-número de mulheres.⁶¹

Bem, mas, em trechos outros daquela mesma exordial, os defensores ao menos apresentam, alternativamente, ponderações mais razoáveis que a negação pura e simples do instituto do dano moral coletivo, propugnando pela necessidade de aprovação de lei específica para o exercício da pretensão àquela reparação, a fim de que não reste configurada uma cobrança *bis in idem* (isto é, a pena recaindo duas vezes sobre o mesmo fato) e de que haja, além disso, parâmetros claros para que o valor da indenização por dano moral coletivo ora em discussão deixe de ser fixo e se torne individualizado, passando-se a levar em conta a condição econômica de cada infrator, em particular.

Outro argumento da Defensoria paulista – com que não necessariamente concordamos, mas no qual vislumbramos algum pendor para o reconhecimento de procedência pelos órgãos judicantes – é o de que a violação momentânea da mencionada regra de trânsito (CTB, art. 181, XX) “não se reveste de grave potencial causador de dano moral a toda a coletividade de uma só vez (ofensa à honra, dignidade etc.), até porque não caracteriza uma conduta permanente ou irreversível”. Contrariamente, “a conduta em tela teria atingido um número determinado/limitado de pessoas que poderiam estar naquele local, naquele momento e com as condições e requisitos legais para utilização da vaga”, sendo que qualquer argumentação que pretenda conduzir à indenização por dano moral difuso deveria imprescindivelmente tomar em consideração a multiplicidade de pessoas atingidas pela conduta, bem como a gravidade e a irreversibilidade do dano, como sói ocorrer, por exemplo, na hipótese de um grave dano ambiental.

O fato é que, conforme até a Defensoria Pública mesma reconhece, a penalidade ora fixada no CTB para o ato de estacionar indevidamente em vagas reservadas a idosos e pessoas com deficiência não tem bastado para coibir o desrespeito à lei. Diante disso, vimos agora, por meio deste projeto, propor uma solução capaz, queremos crer, de conciliar os posicionamentos divergentes esposados neste breve relato. Evitando o controverso debate acerca da procedência de dano moral difuso nesta hipótese, recorremos simplesmente a mecanismos hoje já empregados na lei de regência da matéria, quais sejam o agravamento da pena e sua multiplicação em caso de reincidência.



SF/20303.95942-61

Assim, com a aprovação desta proposição, realizaremos, por via oblíqua, o nobre intento do promotor paulista, espraiando, ademais, as consequências de sua louvável iniciativa para todo o País.

Sala das Sessões,

Senadora MARA GABRILLI



SF/20303.95942-61

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.347, de 24 de Julho de 1985 - Lei da Ação Civil Pública (Defesa de Interesses Difusos); Lei dos Interesses Difusos - 7347/85
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1985;7347>
 - artigo 1º
- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
 - artigo 181
- Lei nº 10.098, de 19 de Dezembro de 2000 - Lei da Acessibilidade - 10098/00
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2000;10098>