



A CONCESSÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

NATIONAL DRIVER'S LICENSE CONCESSION FOR PEOPLE WITH DISABILITIES

DOI: <https://doi.org/10.24979/ambiente.v14i2.1015>

Tathiane Alves Cruz - Departamento de Trânsito de Roraima/DETRAN-RR <https://orcid.org/0000-0003-0751-0356>

Lucas Portilho Nicoletti - Universidade Estadual de Roraima/UERR <https://orcid.org/0000-0003-1069-2728>

Vinícius Denardin Cardoso - Universidade Estadual de Roraima/UERR <https://orcid.org/0000-0003-4669-4290>

Resumo: Pessoas com deficiência possuem seus direitos assegurados pelas legislações e resoluções específicas para cada fim, independentemente da origem, natureza ou gravidade da sua deficiência, o que viabiliza o acesso à participação social das pessoas com deficiência na sociedade. Um desses direitos é a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que amplia as possibilidades de autonomia e independência, além de proporcionar outros benefícios como desconto na aquisição de veículos automotores e isenção de impostos. O processo de concessão da Carteira Nacional de Habilitação Especial para as pessoas com deficiência segue a mesma padronização da concessão de CNH para as pessoas sem deficiência. O objetivo desse ensaio descritivo, com abordagem qualitativa é descrever os passos para concessão da Carteira Nacional de Habilitação para pessoas com deficiência. Através da habilitação para a pessoa com deficiência o tráfego de veículos nas vias públicas torna-se mais seguro e humanizado, promove a inclusão social e garante o exercício da cidadania com autonomia e dignidade, preceitos dos direitos humanos.

Palavras-chave: Pessoa com deficiência, Carteira Nacional de Habilitação, Direitos humanos.

Abstract: People with disabilities have their rights guaranteed by legislation and specific resolutions for each purpose, regardless of the origin, nature or severity of their disability, which makes access to social participation of people with disabilities in society viable. One of these rights is the National Driver's License (CNH), which expands the possibilities of autonomy and independence, in addition to providing other benefits such as a discount on the purchase of motor vehicles and discount taxes. The process of granting the National Special Driver's License for people with disabilities follows the same standardization as the granting of CNHs for people without disabilities. The objective of this descriptive essay, with a qualitative approach, is to describe the steps for granting the National Driver's License for people with disabilities. By enabling people with disabilities, vehicular traffic on public roads becomes safer and more humane, promotes social inclusion and guarantees the exercise of citizenship with autonomy and dignity, which are precepts of human rights.

Keywords: People with disabilities; National Driver's License, Human rights.

INTRODUÇÃO

A deficiência pode ser definida como impedimento de longo prazo de caráter físico, intelectual ou sensorial, de forma que limite a participação plena e efetiva da pessoa na sociedade, em igualdade de condições com as demais, de acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência, aprovado pela Lei 13.146, de 06/07/2015. Lei Brasileira de Inclusão (BRASIL, 2015).

Existem no Brasil 45,6 milhões de brasileiros com algum tipo de deficiência, o que equivale a cerca de 24% por cento da população brasileira, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Este índice é superior a estimativa da Organização Mundial de Saúde (OMS) que aponta um número de 10% da população mundial com algum tipo de deficiência física, mental, visual, auditiva, dentre outras. No estado de Roraima este número é de aproximadamente 22% (IBGE, 2010).

Silva e Danilevicz (2014) esclarecem que a pessoa com deficiência não é apenas a pessoa desprovida de um membro do corpo, mas aquela cuja falta deste dificulta seu relacionamento e inclusão social. Portanto, é preciso considerar o grau de limitações para a inclusão na sociedade e o meio no qual a pessoa com deficiência está inserida para analisar a concessão de tratamento e processos inclusivos diferenciados que sejam mais adequados às suas demandas.

A deficiência pode gerar uma ou várias necessidades de tratamento especial para que as oportunidades se igualem, como forma de assegurar a cidadania e garantir a qualidade de vida e autonomia deste grupo de pessoas, no intuito de se conseguir uma sociedade mais justa e igualitária (SELVÁTICI, 2008).

A possibilidade de fornecer tratamento igualitário às pessoas com deficiência e que efetivamente se encontram em situação de desigualdade com relação ao restante da sociedade, de forma a construir uma relação baseada na justiça social, caracteriza a promoção de direitos de igualdade em face do Estado (SILVA; DANILEVICZ, 2014).

Esta é uma questão de suma importância e que diz respeito a todos os cidadãos, não somente às autoridades e às pessoas com deficiência, mas toda a sociedade brasileira é responsável pela efetivação deste

dispositivo.

Araújo e Maia (2016) reforçam que para se conseguir a efetividade destes tratamentos é necessário garantir primeiramente o direito ao acesso. Exemplificam que é impossível obter direito ao trabalho numa cidade sem acessibilidade, ou meios de transportes cujo acesso às pessoas com deficiência não se façam presentes e inviabilizem que elas possam trabalhar ou ter uma tarde de lazer. A partir deste paradigma, a acessibilidade deve ser vista como o ponto central para os demais direitos da pessoa com deficiência física, auditiva, visual, mental e/ou outras.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 tratou de refletir seu espírito cidadão quando da proteção das pessoas com deficiência. Além de garantir a igualdade, como forma inequívoca de manifestação democrática, especificou que não poderia haver qualquer forma de discriminação. E, mesmo com tais reforços, procurou ainda dizer que não seria admitido qualquer preconceito, quando da apresentação da pessoa com deficiência (ARAÚJO; MAIA, 2016).

A Carta Constitucional prevê benefícios legais específicos para pessoas com deficiência, visando garantir os direitos, a qualidade de vida e a contribuição social deste público, inclusive relacionados ao trânsito, o qual possibilitando seu acesso a todos os demais direitos. Esta é uma questão de importância transversal para a sociedade.

O direito de deslocamento e locomoção, tanto através dos meios de transportes públicos, quanto privados, é uma das maiores barreiras que as pessoas com deficiência enfrentam por conta da falta e/ou condições precárias destes meios, dificultando sua mobilidade urbana de maneira autônoma (SILVA; DANILEVICZ, 2014).

Com vistas a garantir a efetivação deste direito constitucional, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece a Carteira Nacional de Habilitação Especial para a pessoa com deficiência física ou mobilidade reduzida, a fim de promover sua inclusão no trânsito, através do veículo próprio adaptado, bem como tornar as interações relacionadas ao tráfego de veículos e pessoas nas vias urbanas mais humanizadas (BRASIL, 1997).

Dessa forma, este ensaio se propõe a descrever

o processo de concessão da Carteira Nacional de Habilitação para pessoas com deficiência.

METODOLOGIA

Trata-se de um estudo descritivo com abordagem qualitativa (GAYA, 2008). Este ensaio busca descrever os passos para concessão da Carteira Nacional de Habilitação para pessoas com deficiência.

Através da análise bibliográfica e reflexão teórica buscamos apresentar informações relevantes que poderão contribuir com as pessoas com deficiência no tocante a conscientização sobre os seus direitos de cidadãos.

RESULTADOS

O processo de concessão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para as pessoas com deficiência segue a mesma padronização da concessão de CNH para as pessoas sem deficiência. O que difere é o exame de aptidão física e mental, realizado pelo médico perito de trânsito, através das clínicas credenciadas ao Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN).

A Resolução N° 425/2012, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que regulamenta tais exames, assegura que a perícia de pessoas com deficiência deve ser realizada por meio de Juntas Médicas, organizadas pelo DETRAN de cada estado (BRASIL, 2012).

Assim, no Estado de Roraima, há médicos peritos de trânsito credenciados ao DETRAN com a finalidade de compor Juntas Médicas para avaliação destes candidatos à CNH. Ao abrir o processo de Primeira Habilitação, a pessoa, com deficiência ou não, é automaticamente encaminhada, por meio de distribuição equitativa, à uma clínica psicológica e uma clínica médica, dentre as clínicas credenciadas junto ao DETRAN para a realização destes exames.

A distribuição equitativa consiste em comparar igualmente os exames aos profissionais credenciados ao DETRAN, de forma aleatória e impessoal, para que o exame seja realizado sem quaisquer interferências. Este dispositivo está em conformidade com a Resolução N° 16/2002, do Conselho Federal de Psicologia, que dispõe acerca do trabalho do psicólogo na avaliação psicológica de

candidatos a CNH e condutores de veículos e com a Resolução N° 1636/2002, do Conselho Federal de Medicina, que regulamenta os exames de aptidão física e mental para o trânsito. (CFP, 2002; CRM, 2002)

O médico perito de trânsito, ao identificar a deficiência durante o exame, encaminha o paciente à Junta Médica do DETRAN, que funciona na Seção Médica e Psicológica do Órgão (SEME). A pessoa então dirige-se a este serviço com o encaminhamento médico e deverá abrir um processo para Junta Médica, por meio de requerimento.

Para a abertura do processo, é necessário preencher um requerimento solicitando ser submetido a Junta Médica do DETRAN e anexar cópias dos documentos pessoais e comprovante de residência, bem como cópia de laudo médico comprobatório de deficiência e estado clínico, expedido num período máximo de seis meses, ainda que a deficiência seja visível e de caráter permanente.

A cada cinco processos, uma Junta Médica é montada para avaliação dos processos e pacientes. Os médicos peritos examinam o candidato, estudam o caso e decidem por considerá-lo inapto, apto ou apto com restrições para a direção veicular. Estas restrições são estabelecidas pelo CONTRAN, através da Resolução N° 425/2012 e sua alteração, a Resolução N° 474/2014 (BRASIL, 2012; BRASIL, 2014).

Tais restrições podem ser divididas entre equipamentos que o condutor deve portar, adaptações em carros, adaptações em motos e ainda limitações no modo de dirigir. Elas são identificadas na CNH através das letras do alfabeto e são apontadas a partir do exame de aptidão física e mental, realizado pelo médico perito.

Estas restrições e seus respectivos códigos podem ser visualizadas a partir da tabela a seguir:

Restrições	Código
Obrigatório o uso de lentes corretivas	A
Obrigatório o uso de prótese auditiva	B
Obrigatório o uso de acelerador à esquerda	C
Obrigatório o uso de veículo com transmissão automática	D
Obrigatório o uso de empunhadura/manopla/pômo no volante	E
Obrigatório o uso de veículo com direção hidráulica	F
Obrigatório o uso de veículo com embreagem manual ou com automação de embreagem ou com transmissão automática	G
Obrigatório o uso de acelerador e freio manual	H
Obrigatório o uso de adaptação dos comandos de painel ao volante	I
Obrigatório o uso de adaptação dos comandos de painel para os membros inferiores e/ou outras partes do corpo	J
Obrigatório o uso de veículo com prolongamento da alavanca e/ou almofadas (fixas) de compensação de altura e/ou profundidade	K
Obrigatório o uso de veículos com prolongadores dos pedais e elevação do assoalho e/ou almofadas fixas de compensação de altura e/ou profundidade	L

Obrigatório o uso de motocicleta com pedal de câmbio adaptado	M
Obrigatório o uso de motocicleta com pedal de freio traseiro adaptado	N
Obrigatório o uso de motocicleta com manopla do freio dianteiro adaptado	O
Obrigatório o uso de motocicleta com manopla de embreagem adaptada	P
Obrigatório o uso de motocicleta com carro lateral ou triciclo	Q
Obrigatório o uso de motoneta com carro lateral ou triciclo	R
Obrigatório o uso de motocicleta com automação de troca de marchas	S
Vedado dirigir em rodovias e vias de trânsito rápido	T
Vedado dirigir após o pôr-do-sol	U
Outras restrições	X

Fonte: (BRASIL,2012)

De acordo com os relatórios do Sistema de Gestão de Trânsito (GETRAN), no estado de Roraima, há um total de 21.953 CNHs com restrições, sejam elas apenas uma ou uma combinação de duas ou mais restrições. Este número aparentemente alto, equivale a 16% do total geral de CNHs no estado. Dentre estas habilitações, 98% possuem apenas a restrição de Letra “A”, a qual se refere ao uso obrigatório de lentes corretivas (DETRAN-RR, 2020).

Partindo do pressuposto que a acuidade visual necessária a se tornar apto a direção veicular estabelecida pela Resolução nº 425/2012 – CONTRAN não considera a pessoa com deficiência visual total, pois tal deficiência impede a pessoa de obter a CNH, estando inapta a dirigir veículos automotores, o número de pessoas com deficiência que possuem CNH ainda é bastante baixo, com índice de cerca de 1% das CNHs do Estado (BRASIL, 2012).

Estes dados apontam um número reduzido de pessoas com deficiência no estado de Roraima que são devidamente habilitadas a dirigir veículos nas vias urbanas e rurais, um número bastante limitado de pessoas, o que pode mostrar que a mobilidade urbana da pessoa com deficiência ainda se encontra bastante reduzido.

Este índice pode revelar as dificuldades que tais pessoas enfrentam no processo de obter a CNH, uma vez que há pouca publicidade acerca deste direito, bem como há poucas autoescolas preparadas para receber este público, com instrutores e carros adaptados para o ensino. Em Roraima, apenas uma autoescola, de um total de 35, possui um veículo adaptado.

A ausência de adaptação nos veículos comuns para o transporte de pessoa com deficiência tem sido, talvez, o maior obstáculo para o exercício desse direito. Além disso, tal exercício acaba sendo inviabilizado também pelo elevado custo das

adaptações necessárias ao veículo para a pessoa com deficiência que tenha condições de dirigir (SILVA; DANILEVICZ, 2014).

Após ser considerado apto no exame médico, o candidato então realizará a avaliação psicológica, através de clínica credenciada para a qual foi designado, conforme estabelecido no Formulário do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH).

A avaliação psicológica deve ser realizada, considerando a deficiência do candidato, com técnicas psicológicas específicas para que ele possa realizar a avaliação com autonomia e sem prejuízos por conta das suas limitações físicas.

Vale ressaltar que sob hipótese alguma um determinado teste psicológico poderá ser adaptado ou aplicado de maneira diferente do prescrito no manual, sem que haja prejuízo quanto ao que esta técnica pretende mensurar e analisar durante o processo de avaliação.

Após ser aprovado na avaliação psicológica, o candidato então dará prosseguimento ao processo de obtenção da CNH, com instrutores habilitados para lhe ensinar de acordo com suas limitações e veículo adaptado, de maneira tal que contemple todas as restrições médicas apontadas na perícia realizada pela Junta Médica do DETRAN, as quais constarão em seu RENACH.

Ao ser aprovado nas provas teórica e prática do DETRAN, o candidato então receberá sua CNH provisória, com validade de um ano, na qual já estarão apontadas, no campo de observações, quais restrições aquela habilitação possui. Após um ano, ele recebe a CNH definitiva, cujo prazo de validade é de até nove anos, a depender de sua idade, conforme Lei 14.071/20 (BRASIL, 2020).

A pessoa com deficiência será sempre avaliada pela Junta Médica do DETRAN, após ser encaminhada pelo médico perito das clínicas credenciadas ao DETRAN, nos processos de renovação de exames de CNH, por motivos de vencimento, alterações de dados e outros.

Também compete a Junta Médica do DETRAN, além de considerar a pessoa com deficiência apta ou inapta a direção veicular,

estabelecer o prazo de validade da CNH, a qual via de regra tem validade de dez anos, com exceção da primeira que é de apenas quatro.

Através da habilitação para a pessoa com deficiência o tráfego de veículos nas vias públicas torna-se mais seguro e humanizado, promove a inclusão social e garante o exercício da cidadania com autonomia e dignidade, preceitos dos direitos humanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um trânsito humanizado é um trânsito que permite a utilização da via pública de maneira igualitária, proporcionando facilidades aos que possuem condições desvantajosas em relação aos demais, de maneira a garantir a acessibilidade (ARAÚJO, 2016).

A perspectiva de obter a CNH apesar das restrições impostas pela deficiência, a autonomia de ir e vir no trânsito de maneira segura e responsável torna o exercício da cidadania mais favorável à pessoa com deficiência. São ganhos políticos e sociais significativos e que auxiliam na inclusão, na autonomia, na independência, na liberdade e na qualidade de vida da pessoa com deficiência.

É preciso lembrar que esta garantia não se dará apenas com a presença das leis, mas com o apoio de todos, uma vez que a força social é que impulsionou e impulsiona os grandes avanços da sociedade. É impossível pensar nestas mudanças sem o aval de parte significativa da sociedade brasileira, pois é dela que provém as fontes de reflexão, de luta, de mudança e de vida.

A mudança de atitude é uma das principais pontes ao trânsito acessível. O trânsito deve ser visto como um espaço de convivência e não apenas locomoção. É o ambiente mais democrático que há. Portanto, é preciso sensibilidade, pois não deixa de ser plausível a ideia de que possa haver ambientes projetados arquitetonicamente com acessibilidade, mas que não permitam a inclusão social de maneira plena, a depender das pessoas que ali convivem.

Refletir acerca desta temática com o intuito de facilitar o acesso à informação deste público específico, mas também de toda a população, pontuando as singularidades procedimentais para o

obtenção da CNH, poderá auxiliar na efetivação deste direito e na qualidade de vida da pessoa com deficiência.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, J. M. Código de trânsito brasileiro anotado e comentado. 6. ed. São Paulo: Letras Jurídicas, 2016.

ARAUJO, L.A.D; MAIA, M. A Cidade, o Dever Constitucional de Inclusão Social e a Acessibilidade Revista de Direito da Cidade, v. 8, n. 1, p. 225-244, fev. 2016.

BRASIL, Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 425. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas. Publicada no Diário Oficial da União em 10 de dezembro de 2012. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolu-o-uo-425-1.pdf> Acesso em: 09 ago 2021.

BRASIL, Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 474. Altera o Anexo XV da Resolução no 425 de 27 de novembro de 2012, do CONTRAN, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1o a 4o e o art. 148 do

BRASIL, Presidência da República. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código Brasileiro de Trânsito. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm Acesso em: 09 ago 2021.

BRASIL, Presidência da República. 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). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm Acesso em: 09 ago 2021.

BRASIL, Presidência da República. Lei nº 14.071. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências. Publicada no Diário Oficial da União em 13 de outubro de 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14071.htm#art1 Acesso em: 09 ago 2021.

BRASIL. Constituição da República Federativa do

Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em: 09 ago 2021.

CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA – CRM. Resolução N° 1636. Dispõe sobre o exame de aptidão física para condutores de veículos automotores. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. 10 mai. 2002. Disponível em: https://sistemas.cfm.org.br/normas/arquivos/resolucoes/BR/2002/1636_2002.pdf Acesso em: 05 ago 2021.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA – CFP. Resolução n° 16. Dispõe acerca do trabalho do psicólogo na avaliação psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores. Publicada no Diário Oficial da União em de 19 de dezembro de 2002. Disponível em: https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2002/12/resolucao2002_16.PDF Acesso em: 05 ago 2021.

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO - DETRAN-RR. Relatório Anual do Sistema de Gestão de Trânsito (GETRAN), 2019. Disponível em: <https://www.rr.getran.com.br/sna/design/index-explorer.jsp> Acesso em: 10 fev 2020.

GAYA, A. C. Ciências do movimento humano: Introdução a metodologia da pesquisa. Artmed. 2008.

GUSMÃO, G. V. A abordagem inclusiva no âmbito da educação para o trânsito. Revista Com Censo: Estudos Educacionais do Distrito Federal, [S.l.], v. 6, n. 3, p. 158-159, ago. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Brasileiro de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?edicao=9666&t=downloads> Acesso em: 05 ago 2021.

SELVÁTICI, S. M. F. O direito da pessoa com deficiência ao espaço urbano: eficácia da legislação sobre acessibilidade às vias públicas e edifícios de uso coletivo no município de Cacoal-RO. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal de Rondônia – Campus Cacoal, 2008.

SILVA, A. F.; DANILEVICZ, R. B. Isenção de impostos: Um caso específico de concessão. Revista Eletrônica São Judas Tadeu. v. 1, p. 21-37, 2014. Porto Alegre, 2014.