

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.986, DE 2013

(Aposos os PLs nº 5.064/13, nº 6.746/13, nº 659/15, nº 1.018/15 e nº 1.074/15)

Altera os incisos I dos arts. 54 e 55 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: Deputado ROBERTO BRITTO

Relator: Deputado ADAIL CARNEIRO

I - RELATÓRIO

A proposição em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Roberto Britto, tenciona incluir a obrigatoriedade da gravação do número do chassi do veículo nos capacetes de condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores, por meio de alteração no Código de Trânsito Brasileiro – CTB. A regulamentação da nova exigência ficaria a cargo do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Na justificação da proposta, o autor defende que o projeto de lei tem por objetivo conter delitos criminais praticados com o uso de motocicletas. Entende que o número do chassi impresso no capacete seria mais uma possibilidade de identificar o veículo utilizado na ação criminosa.

O Projeto de Lei (PL) nº 5.064, de 2013, apensado, de autoria do Deputado Eleuses Paiva, também tenciona incluir gravação no capacete dos motociclistas, porém deveria ser gravada a placa do veículo. Diferentemente do projeto principal, a obrigação seria criada em lei avulsa, e não por meio de alteração no CTB.

Também apenso, o PL nº 6.746, de 2013, cujo autor é o Deputado Marcio Bittar, busca criar a obrigatoriedade de inscrição da placa do veículo apenas no capacete dos passageiros de motocicletas e veículos similares. Embora a justificção do projeto aborde a inscrição no capacete do condutor e passageiro, o texto altera apenas o art. 55 do CTB, que se refere ao capacete dos passageiros.

Já o PL nº 659, de 2015, do Deputado Professor Victório Galli, busca alterar o art. 115 do CTB, para que os veículos de duas ou três rodas sejam obrigados a utilizar placa dianteira.

O PL nº 1.018, de 2015, do Deputado Adelson Barreto, assim como o PL nº 5.064/13, tenciona obrigar a identificação da placa do veículo no capacete dos motociclistas e dos caronas. A identificação proposta seria por meio de adesivo refletivo, o qual deveria ter o tamanho original da placa do veículo. A obrigação pretendida também seria criada em lei avulsa, e não por meio de alteração no CTB.

Por fim, o PL nº 1.074, de 2015, do Deputado Baleia Rossi, revoga o dispositivo do CTB que dispensa o uso de placa dianteira pelos veículos de duas ou três rodas, tornando seu uso obrigatório por esses veículos.

A justificativa de todos os projetos apensados alinha-se com a do PL principal, buscando combater o uso de motocicletas e veículos similares em práticas criminosas, por meio de identificação adicional dos veículos ou dos capacetes de seus usuários.

Cumpra a esta Comissão de Viação e Transportes, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, manifestar-se sobre o mérito das proposições. Na sequência, caberá à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC –, manifestar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das propostas.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Para melhor entendimento de nosso voto, iremos separar os projetos sob análise em dois grupos. O primeiro refere-se aos projetos que tratam da identificação dos capacetes de motociclistas, por meio da gravação dos caracteres da placa ou do número do chassi do veículo nesses equipamentos. O segundo, aos projetos que instituem a obrigatoriedade de uso de placa dianteira em veículos de duas ou três rodas.

As propostas do primeiro grupo abordam tema de grande recorrência nesta Comissão, qual seja, a intenção de estabelecer a obrigatoriedade de gravação dos mais variados tipos de identificação no capacete de condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores, com o intuito de inibir os crimes praticados com esses veículos. Em sua grande maioria, tais projetos são rejeitados, pelas razões que aqui replicaremos.

A causa da frequente rejeição de tais iniciativas resulta da combinação indesejável de dois critérios: 1) gerar custos financeiros e sociais à população usuária de motocicletas; e 2) ser ineficaz por natureza, devido às limitações que exporemos adiante.

Em primeiro lugar, esse tipo de medida implicaria em transtornos burocráticos e despesas imediatas para os proprietários de motocicletas e afins, devido aos custos de gravação do número do chassi ou dos caracteres da placa do veículo nos capacetes, bem como por aqueles relativos às taxas de vistoria e inspeção dos equipamentos, as quais, certamente, serão implantadas pelos departamentos estaduais de trânsito, qualquer que seja a forma regulamentada pelo CONTRAN.

Quando a identificação é a própria placa do veículo ou o número do chassi, verifica-se o problema da inviabilização ou, pelo menos, o aumento significativo dos custos das empresas que trabalham com frotas de motocicletas, visto que para cada veículo deveriam corresponder capacetes de vários tamanhos, identificados com os caracteres de sua placa ou o número de seu licenciamento, de forma que mais de um motociclista pudesse pilotá-lo.

Essas despesas seriam plenamente justificáveis, em prol do aumento da segurança pública, se fosse comprovada a eficácia da gravação de identificações nos capacetes, no que se refere à diminuição da

criminalidade e à melhora nas condições de identificação à distância do usuário. No entanto, esse, definitivamente, não é o caso.

Vejamos que, com as gravações pretendidas nos projetos, cada condutor ou passageiro deveria possuir um capacete identificado com os caracteres de cada veículo que pretendesse conduzir, mesmo que fosse somente uma vez e por breve período.

Além disso, lembramos que a vigência da obrigatoriedade de identificação nos capacetes dos passageiros condenaria ao fracasso todos os serviços de moto-táxi, inclusive os já autorizados em diversos Municípios brasileiros, visto que todo passageiro, por mais eventual que fosse, deveria ter seu próprio capacete identificado com os dados de cada motocicleta que estivesse utilizando.

Todas essas consequências citadas contribuiriam, certamente, para um aumento das taxas de desemprego no País, além do que impossibilitariam, para uma significativa parcela da população atingida, o exercício de alguns postos de trabalho hoje existentes.

É importante lembrar que, na grande maioria dos crimes praticados com motocicletas, os veículos são roubados ou as placas são adulteradas. Como impedir que essa adulteração também seja feita na identificação dos capacetes?

Ainda cabe destacar que a identificação adicional por meio de gravação nos capacetes não teria utilidade alguma nos casos em que a fiscalização ocorrer com abordagem do condutor, uma vez que os policiais ou agentes de trânsito podem facilmente verificar os dados da motocicleta – como placa, selo de placa e numeração do chassi – além de conferir a documentação de identidade e habilitação do condutor.

Por fim, vale ressaltar que, de forma alguma, por limitações evidentes de espaço, os caracteres gravados em capacete, quaisquer que sejam, seriam mais visíveis que a própria placa dos veículos. Essa limitação dimensional, por sinal, inviabiliza a determinação expressa no PL nº 1.018/15, segundo a qual deveria ser afixado no capacete adesivo refletivo do mesmo tamanho da placa do veículo.

Embora no mérito, pelas razões já expostas, consideremos ineficaz e indevida a gravação obrigatória das identificações adicionais em capacetes, também não podemos deixar de pontuar a inadequação dos projetos que pretendem instituir tais gravações por meio de

leis autônomas, e não por alteração no Código de Trânsito: PL nº 5.064/13 e PL nº 1.018/15.

Quanto ao segundo grupo de proposições, relativas à obrigatoriedade de placa dianteira em veículos de duas ou três rodas, devemos destacar que quase nenhum país do mundo adota a obrigatoriedade de placas dianteiras para motocicletas e veículos similares. Entre os raros casos que adotam, o governo Chile já anunciou oficialmente que as placas dianteiras dos veículos de duas rodas devem ser abolidas a partir de meados deste ano.

Em todo o mundo as placas dianteiras não são exigidas por questão de segurança e aerodinâmica. Em caso de acidente, a placa dianteira, por constituir-se de material potencialmente cortante, pode representar grave risco de corte e outras lesões, tanto para o condutor e passageiro da motocicleta quanto para o pedestre, em caso de atropelamento. Por outro lado, a instalação da placa na parte dianteira da motocicleta poderia comprometer a estabilidade, o desempenho, o consumo de combustível e a emissão de gases de efeito estufa.

Além disso, a obrigatoriedade de instalação de placas dianteiras é uma medida que, de pronto, traria um aumento de despesas aos proprietários de motocicletas ou similares, já que seria necessário inserir dispositivo para fixação da chapa de identificação nos veículos novos, além de adaptações em toda a frota circulante.

Pelas razões expostas, em nosso entendimento, a aprovação desse tipo de iniciativa traria, na prática, mais transtornos que benefícios.

Por todo o exposto, em que pese a boa intenção dos autores das propostas, nosso voto é pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.986/2013, principal, e pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nº 5.064/2013, nº 6.746/2013, nº 659/2015, nº 1.018/2015 e nº 1.074/2015, apensados.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado ADAIL CARNEIRO
Relator