

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA
PROJETO DE LEI Nº 3.372, DE 2015.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre veículos ciclomotores-leves e ciclomotores-leves elétricos.

Autor: Deputado FAUSTO PINATO

Relator: Deputado HILDO ROCHA

VOTO EM SEPARADO
(Deputado Hugo Leal)

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em exame propõe alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), criando dois novos tipos de veículo: os ciclomotores-leves e os ciclomotores-leves elétricos. Esses novos veículos seriam registrados pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, dispensado o licenciamento e o emplacamento. Também propõe a extinção dos ciclomotores.

Basicamente, esses novos veículos têm definição similar os atuais ciclomotores, diferenciando-se pelo peso, em que se estabelece o limite máximo de 79 kg para duas rodas e 125 kg para três rodas, e pela carenagem, exigindo-se que esses veículos não a possuam originalmente de fábrica. Em relação aos elétricos, a definição já era contemplada por regulamentação do Contran, para equiparar aos atuais ciclomotores.

Argumenta o autor que essa categoria de ciclomotores leves já existe, com características são mais específicas, necessitando de uma regulamentação diferenciada. Que seria insensato equiparar tais veículos a uma moto. Que seria injusto que os condutores deste tipo de veículos tenham que se submeter ao pagamento de taxas, licenças e emplacamento. Chega a denomina-los de “Bicicletas Motorizadas”.

O projeto foi distribuído, inicialmente, à CVT - Comissão de Viação e Transportes, onde foi aprovado, nos termos do substitutivo oferecido pelo Relator na CVT, Deputado CLEBER VERDE, com complementação de voto, tendo havido votos contrários deste relator e dos Deputados CHRISTIANE DE SOUZA YARED, JÚLIO LOPES e LEOPOLDO MEYER. Este parlamentar e a Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED apresentaram voto em separado.

Agora, as proposições encontram-se nesta douta CCJC – Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, onde o relator apresentou parecer pela sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Por não concordarmos com a posição adotada pelo relator, apresentamos o presente voto em separado.

II – VOTO

Inicialmente, cabe destacar que o presente Projeto de Lei atribui aos Municípios a competência para realizar o registro dos ciclomotores e emitir a autorização para dirigir esses veículos. Para esclarecimento, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ciclomotores são veículos de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja potência não exceda a 150 cilindradas e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora. No caso em comento, o texto ainda acrescenta os ciclomotores elétricos, para os quais não existe definição no CTB, razão pela qual o Conselho Nacional de Trânsito, por meio da Resolução nº 315, de 8 de maio de 2009, estabeleceu equiparação aos ciclomotores a combustão os movidos a motor elétrico com motor de potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts).

Não podemos concordar com o parecer do relator, tendo em vista que o texto aprovado na CVT padece de inconstitucionalidade formal e material.

No que se refere à inconstitucionalidade formal, a proposta fere a autonomia municipal, princípio constitucional respaldado, especialmente no art. 18, no art. 34, inciso VII, alínea “c”, e no art. 216-A, inciso VIII, da Constituição Federal de 1988. Apesar do art. 22, inciso XI, da Carta Magna, estabelecer que compete privativamente legislar sobre trânsito e transporte, essa atribuição deve ser estabelecida na medida em que não interfere na autonomia dos demais entes federados. Ao criar uma obrigação ao Município de registrar ciclomotores e emitir autorização para conduzir esses veículos, o substitutivo aprovado pela CVT está desrespeitando a Constituição Federal. Frise-se que, atualmente a competência para registrar qualquer veículo automotor e para o processo de formação de condutores é dos Departamentos Estaduais de Trânsito, conforme dispõe o art. 22, incisos II e III do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A autonomia dos entes formadores da União tem inúmeras consequências e implicações, mas a mais elementar é o reconhecimento, necessariamente implícito, de que cada ente regula e disciplina, por lei própria, sua respectiva administração.

Também padece de inconstitucionalidade material. Os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de mortes em nosso país, sendo que os acidentes envolvendo veículos duas rodas geram mais de 70 % das indenizações pagas pela Seguradora Líder DPVAT. Só de acidentes envolvendo ciclomotores, que recentemente passaram a ser devidamente registrados, de janeiro a julho deste ano foram pagas quase cinco mil indenizações, o que representa mais de 16 milhões de reais. Considerando que muitos veículos ainda não estão devidamente registrados, esses dados podem ser ainda maiores. Ao retirar o registro e também a habilitação da responsabilidade dos Detran's e repassar para

os Municípios, que não estão estruturados para essa finalidade (e não será uma lei inconstitucional que os fará criar essa estrutura), o substitutivo da CVT está colocando esses veículos e seus condutores numa situação à margem da segurança e do controle. Para se ter uma ideia da questão, citamos o caso do uso do capacete motociclístico, que é um dos itens de segurança mais importantes para os veículos de duas e três rodas: caso o veículo não seja registrado nem o condutor habilitado, também não será possível fazer a cobrança das multas e adoção das medidas administrativas decorrentes. Assim, o risco de acidentes com esses veículos será ainda maior. Nesse sentido, o substitutivo está em colisão direta com os princípios constitucionais da dignidade humana, um dos fundamentos da nossa república, do direito à vida, sem o qual não podemos exercer nenhum dos demais direitos legais ou constitucionais, do direito à segurança, neste inserido a segurança no trânsito é um princípio essencial contido no art. 1º, § 2º, do CTB, o qual estabelece que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Ainda hoje, dos mais de cinco mil municípios brasileiros, apenas 1.521 (mil quinhentos e vinte e um) são integrados ao Sistema Nacional de Trânsito de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o que representa pouco mais de 27% (vinte e sete por cento) desses municípios, e mesmo assim, essa integração se refere à gestão da circulação de veículos nas vias e ações de engenharia, mas nunca de controle documental de veículos e de condutores.

A mesma inconstitucionalidade se verifica no Projeto de Lei original. Também consideramos a proposta antijurídica e também por não se adequar à boa técnica legislativa, trazendo conceitos que não se coadunam com os objetivos e também com a forma como o CTB é constituído.

Diante do exposto, somos pela inconstitucionalidade, antijuridicidade e má técnica legislativa do **PL 3.372/2015** e do **Substitutivo** aprovado pela CVT.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2017.

Deputado Hugo Leal
PSB/RJ