



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

#### **PROJETO DE LEI Nº 4.449 DE 2012**

“Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o processo de formação de condutores”.

**Autor:** Deputado MAURO LOPES

**Relator:** Deputado VICENTE CÂNDIDO

#### **VOTO EM SEPARADO DEPUTADO MARCELO ALMEIDA**

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do nobre Deputado Mauro Lopes, que acrescenta parágrafo ao art. 158 do Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatório que, antes do início das aulas em vias públicas, parte da formação de condutores seja realizada em simuladores de direção.

O projeto remete ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a autoridade para estabelecer os requisitos técnicos mínimos necessários à homologação de simulador de direção e a carga horária mínima a ser cumprida pelos candidatos para obtenção da autorização para a condução de ciclomotores (CAC), obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH) e adição ou mudança de categoria.

Em sua Justificação, o autor informa que o trânsito matou, em 2010, 40.610 pessoas, número que aumenta a cada ano e que coloca o Brasil em quinto lugar mundial no número de mortos no trânsito (atrás apenas da Índia, China, EUA e Rússia). Esclarece que os números são ainda mais assustadores em relação aos motociclistas, cuja taxa de mortalidade, em 2011, superou a de pedestres e ciclistas. Aduz que o fator humano e as condições da via são as causas mais determinantes para a ocorrência de acidentes, ambos parâmetros sobre os quais é possível agir.

Afirma que os simuladores têm sido a principal ferramenta de treinamento na aviação, podendo contribuir, de forma semelhante, para o treinamento dos candidatos à habilitação ou daqueles que pretendem mudar ou adicionar uma categoria à sua habilitação.

A Comissão de Viação e Transportes, ressaltando o valor dos exercícios virtuais, aprovou o projeto, na forma de Emenda apresentada pelo Relator, Deputado Edinho Araújo.

A Emenda compatibiliza o projeto com a redação vigente do Código, repetindo os termos usados no art. 141 para a alínea “a” do inciso II do § 3º, referindo-se à permissão para dirigir na alínea “b”, esclarecendo, na alínea “c”, que a adição ou mudança de categoria é da carteira nacional de habilitação, e tirando a referência a siglas, que não constam do texto vigente da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Nesta Comissão, o relator, ilustre deputado Vicente Cândido, apresentou parecer pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do PL 4449/12 e da Emenda apresentada pela Comissão de Viação e Transporte.

É o relatório.

VOTO

A Justificação do PL em comento nos traz argumentos interessantes acerca do que um ‘simulador’ pode proporcionar em termos de reprodução de situações adversas no trânsito terrestre, sem que isso implique em riscos reais, a exemplo do trânsito aéreo que também é mencionado, porém nessa comparação devemos ponderar inicialmente a diferença de popularidade de conduzir um veículo terrestre e uma aeronave.

Mas o que nos desperta atenção na Justificação é que o Autor reconhece que desde 1977 o CONTRAN reiteradas vezes tentou impor através de suas Resoluções, e passados mais de 35 anos ainda não se concretizou essa exigência. Em 1977 ainda não tinha sido lançado o Corcel II, o Passat TS era o esportivo dos sonhos, e o ‘Dodginho Polara’ era a elite dos médios com seu motor 1800 (1.8!!!) e câmbio automático. O que se imaginava como ‘simulador’ nessa época? O que seria um ‘simulador’ eficiente hoje será o mesmo daqui 1 ano?

Percebemos também que o PL impõe a exigência de ‘simulador’ mas remete novamente ao CONTRAN competência para estabelecer critérios técnicos, carga horária, etc., e mesmo estabelecendo um prazo de 180 dias de *vacatio legis*, não afasta a possibilidade que o CONTRAN estabeleça outro calendário de implantação, sujeito às prorrogações e não implantação dos últimos 35 anos. Qual o motivo de tanta demora, e será que o fato de estar na Lei criará condições até então não atingidas, vez que remete novamente ao CONTRAN a competência em regulamentá-lo?

### **I – Da Atual Regulamentação do CONTRAN**

Autor do PL menciona que atualmente a Resolução 358/2010 do CONTRAN, a qual já sofreu alterações pela Res. 411/2012, estabelece critérios e exigências para funcionamento dos CFC ou Autoescolas, e dentre as exigências, além de possuir veículos da Categoria para a qual o candidato prestará a prova prática, exige também ‘simulador ou veículo estático’, sem estabelecer os critérios tecnológicos, nem explica se o simulador será exigido apenas para obtenção da primeira habilitação ou também

para mudança ou adição de categoria, ou seja, simulador de ciclomotores, motos, carros, caminhões, microônibus...

A Resolução que regulamenta o processo de habilitação é a 168/2004 e suas diversas alterações, mas não esclarece se o uso desse recurso se caracteriza como carga horária 'teórica' ou 'prática', pois afinal se é reprodução da realidade é teórico, mas procura reproduzir situações de prática de direção.

A Resolução 444/2013 é que veio estabelecer a carga horária e os requisitos para os simuladores, que deveria ter entrado em vigor em julho de 2013, porém foi prorrogada para dezembro/2013, portanto ela já atende os objetivos do PL 4.449/2012.

## **II – Competência do CONTRAN**

Os Artigos 12, inc. X e 141 do Código de Trânsito Brasileiro conferem ao CONTRAN a competência para regulamentar o processo de formação de condutores. Lembramos também que o Art. 12, inc. IV também outorga ao CONTRAN a competência para criação de 'Câmaras Temáticas', que na definição do Art. 13 e parágrafos da mesma Lei são órgãos técnicos integrados por especialistas e cujo objetivo é justamente oferecer suporte técnico e estudos que embasem a normatizações que serão materializadas por suas Resoluções, destacando que uma das Câmaras Temáticas é de Habilitação.

Nosso entendimento é que o CONTRAN encontra-se devidamente respaldado pela legislação vigente para regulamentar de forma ampla o processo de habilitação, possui condições de socorrer-se de suporte técnico especializado para exercer esse papel, que nos parece típico do Poder Executivo do qual o CONTRAN está inserido como órgão normativo, porém com agilidade recomendável para adaptar-se a atualizações tecnológicas, suspender ou alterar exigências, situações que a Lei causa engessamento e dificuldades especialmente quando se trata de exigências diretamente atingidas pela obsolescência.

Essas são as razões que inviabilizam a aprovação da proposição em análise.

Diante do exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL 4.449/12 e da Emenda da CVT.

Sala as Sessões, 03 de setembro de 2013.

---

Deputado MARCELO ALMEIDA