

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 5.651, DE 2009

Modifica os artigos 54 e 55 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para criar a exigência de que os condutores e passageiros de motocicletas e assemelhados portem capacete contendo a numeração da placa do veículo em que circulam.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado JORGINHO MELLO

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

No que tange ao Relatório apresentado pelo Deputado Jorginho Mello, como Relator do Projeto de Lei nº 5.651/2009 e seus apensados nesta Comissão, não há reparos a fazer.

Todavia, quanto ao teor expresso no Voto de Relator, entendemos, s.m.j., merecer voto diverso, que sustento albergado pelas razões abaixo, devidamente justificadas:

No que concerne a esta Comissão, e sem nos afastarmos dos preceitos insculpidos em nosso Regimento Interno, podemos afirmar tratar-se de competência do Congresso Nacional legislar sobre a matéria, vez que é tratado na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “*Institui o Código de Trânsito Brasileiro*”.

Não obstante, quanto à técnica legislativa, temos uma dissonância, indicando que a proposição está posicionada de modo equivocada, pois nestes dias de individualização constante, em que se emprega configurações digitais de biometria em acessos e portarias, estabelecimentos bancários e até no processo eleitoral regido pelo TSE, individualizar o condutor de motocicleta, por meio de placa de seu veículo em capacete, é um contrassenso. Até porque o conceito de propriedade, definido e preservado na Carta Política de 1988, não se confunde com o de usuário de bem. As identificações são distintas, pois suas origens são delimitadas por parâmetros diversos. Não se trata de uma tergiversação jurídica, mas da análise aprofundada dos temas, cuja convergência decorre de circunstâncias específicas, que não devem prejudicar nenhum cidadão.

O conceito de propriedade, definido e defendido na Constituição Federal, permite que qualquer pessoa independente da idade, sexo, condição civil ou social, pode exercer.

Por exemplo, o menor de idade que herda do avô um modelo de motocicleta, clássico dos anos 1960. Obviamente que até a maioridade o jovem não poderá conduzir a motocicleta, embora seja seu proprietário. Contudo, nota-se que o fato de o proprietário não pode conduzir a motocicleta não impede que outras pessoas, que sejam habilitadas, o façam. Daí vislumbrarmos a situação estranha que se cria com a exigência de colocar no capacete do condutor os dados da motocicleta com o fito de identificação externa e imediata.

A habilitação para conduzir veículo automotor, da mesma forma, não vincula com exclusividade o veículo que será conduzido, tampouco a área em que pode circular. Alguém habilitado no Estado do Rio de Janeiro está apto a conduzir veículo automotor no Estado do Amazonas. A Carteira Nacional de Habilitação, como se depreende da leitura, é de caráter nacional.

Com o exemplo e a observação acima, percebe-se que os conceitos de propriedade e de identificação são diversos, e convergem na prática diária, mas não subsidiam o intento dos projetos de lei. A placa do veículo não se presta a identificar o condutor, assim como a CNH não se presta a identificar o veículo. Determinar, por meio de uma Lei, que o condutor de motocicleta seja identificado pela placa do veículo, não se mostra uma boa técnica legislativa. Afinal, não é possível admitir que a placa do veículo se torne a alcunha de um condutor que pode não ser o seu proprietário por direito.

Some-se ao ponto acima as situações de locação, alienação fiduciária e leasing, que são meios pelos quais os veículos são disponibilizados para os usuários, ou ainda, os veículos que compõem frotas, como no caso da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos ou de empresas de entrega particulares. Essa providência, se perpetrada em Lei Federal, estará por ferir o conceito de individualidade, misturando-se com o conceito de propriedade.

Encontra-se albergado por nossa Carta Maior, em seu art. 5º, inciso XXII, *in verbis*:

“(…)

Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

.....

XXII - é garantido o direito de propriedade;
XXIII- a propriedade atenderá a sua função social;
.....(..).”

E, ainda, consta do mesmo dispositivo já citado:

“XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
.....
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras,
as seguintes:
.....
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido
processo legal;”

Por fim, a identificação civil não deve ser usada como objeto de identificação criminal:

“(..)
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação
criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
(..)”

Ou seja, não há como realizar, pelos conceitos fundamentais contidos na Constituição, que a propriedade civil sirva de parâmetro para identificação de quem quer que seja, em particular, no caso de ilícito penal, como é o objeto dos projetos em análise.

Ainda sob esse aspecto, a vigente Lei nº 12.037/2009, que “*Dispõe sobre a identificação criminal do civilmente identificado, regulamentando o art. 5º, inciso LVIII, da Constituição Federal*”, define a forma como o cidadão pode ser identificado:

“Art. 2º A identificação civil é atestada por qualquer dos seguintes documentos:
I – carteira de identidade;
II – carteira de trabalho;
III – carteira profissional;
IV – passaporte;
V – carteira de identificação funcional;
VI – outro documento público que permita identificação do indiciado.
Parágrafo único. Para as finalidades desta Lei, equiparam-se aos documentos de identificação civis os documentos de identificação militares.”

Nota-se que todos esses documentos relacionados, destinados à identificação civil, contêm fotos, o que não ocorre com o documento de propriedade do veículo. Ao contrário, o documento do veículo não se presta a identificar seu condutor, mas ao contrário, é a CNH que atesta se o condutor é o proprietário do veículo, em cotejo de documentos.

Portanto, no que se refere ao conceito jurídico dos elementos abordados, propriedade e identificação, temos claramente apontados que são complementares, mas não se prestam a suprir um sem o outro, de modo que macula a proposta de nova legislação.

Da Identificação da Motocicleta

A instalação de placa no capacete não se presta a identificar de modo pleno o veículo em circulação.

Embora seja da competência da União e, por conseguinte, do Congresso Nacional, legislar sobre transporte e trânsito, conforme dicção do inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, que fundamenta o parecer de Sua Excelência, Deputado Jorginho Mello, Relator da presente proposição, temos que o tema em questão não é nem nunca foi o trânsito.

Permitimo-nos discordar do Senhor Relator, por entendermos que a inclusão da placa da motocicleta no capacete do condutor e de seu passageiro não está sendo proposto por uma questão de controle ou administração do trânsito. A proposta, s.m.j., é de segurança pública, como consta do relatório *ad hoc*, do Senador Álvaro Dias, que relatou o PLS nº 375/2003, que enseja o presente Projeto de Lei nº 5.651/2009, cujo trecho permitimo-nos reproduzir:

“(...) O Projeto de Lei do Senado nº 375, de 2003, de autoria do ilustre Senador Magno Malta, propõe a alteração dos arts. 54 e 55 do Código de Trânsito Brasileiro, de modo que os capacetes de segurança de uso obrigatório por condutores e passageiros de motocicletas passem a exibir a numeração de placa do veículo em que circulem. A numeração do capacete obedeceria a especificações definidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Em sua justificativa, o autor destaca o surgimento de novas modalidades de violência urbana com a participação de motociclistas. Argumenta que, para combater a violência, é fundamental o aperfeiçoamento dos meios de identificação, bem como o eventual rastreamento dos autores de atos ilícitos.

(...) A proposta é ainda louvável no que tange ao mérito. Afinal, o surgimento, a cada dia, de novas modalidades de ilícitos envolvendo motociclistas indica que a impunidade dos meliantes constitui um estímulo ao aumento da delinquência. Facilitar a identificação dos condutores de motocicletas é, pois, medida fundamental para aprimorar a fiscalização e, assim, combater a violência urbana. (...)”

Percebe-se, pois, desde a origem, que a intenção do Senador Magno Malta, autor do projeto, foi conter uma situação de segurança pública, e previa alteração no Código Penal e não no Código de Trânsito.

Com a vinda desse projeto para a Câmara dos Deputados, o enfoque das discussões migrou para a possibilidade de atender ao mesmo propósito inicial, porém, por meio de alteração do Código de Trânsito, com a imposição de instalação da placa da motocicleta nos capacetes de seus ocupantes. No entanto, a “mensagem da lei” pretendida segue sendo a mesma, ainda que sob outro fundamento técnico e, por isso, se avaliado no aspecto da eficácia, o texto é inconstitucional, já que pretende um controle visando à redução da criminalidade, servindo-se de um diploma que regulamenta o trânsito.

Na prática, se aprovado nos termos em que se encontra, ocorrerá a penalização de milhões de motociclistas, que mesmo sendo inocentes terão de ostentar a placa de sua motocicleta na tentativa de coibir crimes praticados por meliantes que se servem desse veículo.

Mas qual é a eficácia disso? Será que o meliante comprará a motocicleta para cometer crimes, e assim contar com a placa impressa em seu capacete e facilitar o trabalho policial? - Ou, ainda, seria ingenuidade imaginar, *ad argumentandum tantum*, que esses meliantes se submeteriam a fria letra da Lei se identificando mediante o registro no capacete da placa da moto, que, em regra, é furtada ou roubada?

Entendo que a proposta, da forma como está sendo apresentada, servirá apenas para penalizar os motociclistas, em particular os mais humildes, afinal, considerando que mais de 90% do contingente de motociclistas dispõem de uma motocicleta de até 150 cm³, e já paga R\$ 292,01 (duzentos e noventa e dois reais e um centavo) só pelo DPVAT, além de outras taxas e licenças, terá agora mais um custo para instalar a placa no seu capacete e, ainda, adquirir mais um capacete para disponibilizar para o passageiro.

Por todo o exposto, permito-me, amparado pelo RICD, manifestar opinião divergente daquela do Senhor Relator e apresentar VOTO EM SEPARADO.

Por não haver como admitir o nexo de causalidade entre a proposta e o mérito que pretende atingir, manifestamo-nos pela inconstitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL nº 5.651/2009 e dos seus apensados os PLs nº 833/2011, 1.228/2011, 1.371/2011, 1.919/2011, 3.515/2012 e 3.636/2012, bem como do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2013.

Deputado Hugo Leal
PROS/RJ