



COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

PROJETO DE LEI Nº 571, DE 2011

Apensados: PL nº 4.615/2012, PL nº 5.472/2013, PL nº 5.890/2013, PL nº 1.136/2015, PL nº 2.247/2015, PL nº 2.263/2015, PL nº 37/2019 e PL 3396/2021.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para autorizar o maior de 16 anos desde que emancipado, a obter habilitação de motorista.

Autor: Deputado WLADIMIR COSTA

Relator: Deputado ALEXANDRE PADILHA

I - RELATÓRIO

Busca o Projeto de Lei nº 571, de 2011, alterar o inciso I do art. 140 e da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para autorizar o maior de 16 anos, desde que emancipado, a obter habilitação de motorista.

Dispõe, ainda, que se aplica aos crimes cometidos na direção de veículos automotores por maiores de 16 e menores de 18 anos, o Estatuto da Criança e do Adolescente.

Tramitam apensados mais sete projetos.

Inicialmente, temos o PL nº 4.615, de 2012, que dispõe sobre expedição da Carteira Nacional de Habilitação especial ao menor de dezoito e maior de dezesseis anos, desde que seu responsável legal se comprometa com as atitudes do condutor. Prevê, também, que o candidato terá que comprovar estar cursando o segundo grau e o requerimento para sua habilitação será encaminhado pelo respectivo responsável.





Já o PL nº 5.472/2013, com igual finalidade, acrescenta que ao condutor maior de 16 e menor de 18 anos só é permitido dirigir entre as 7h e 19h, de segunda a sexta, dentro da cidade em que for domiciliado, sendo, ainda, necessária a autorização dos pais ou responsáveis, mediante registro em cartório, para que possam dirigir. Além disso, reputa que, para a manutenção da habilitação, o jovem não poderá ter nenhuma infração até a maioridade.

O PL nº 5.890/2013, no mesmo sentido, dispõe ainda que a permissão para dirigir fica restrita a veículos de no máximo mil cilindradas e somente no perímetro urbano, durante o horário de 6 às 22 horas, período após o qual estará condicionada à supervisão obrigatória dos pais ou responsável legal, que seriam solidariamente responsáveis em caso de responsabilidade civil.

O PL nº 1.136/15 autoriza o maior de 16 anos a obter habilitação de motorista, provisoriamente, até completar os 18 anos de idade, aplicando-se aos menores que cometerem crimes o disposto no Código Penal e no Estatuto da Criança e do Adolescente.

Também foram apensadas duas proposições de igual teor, o PL nº 2.247/15 e o PL nº 2.263/15, mas que possuem sentido contrário ao das acima descritas. Ambas propugnam a alteração do Código de Trânsito, substituindo o requisito da “maioridade penal” para a obtenção de habilitação pela idade de “18 anos”. Em suas justificativas, alegam que é necessário garantir que, mesmo em caso de ser aprovada a PEC 171/93 que reduz a maioridade penal, o menor continue impossibilitado de dirigir.

Mais recentemente, já nesta legislatura, foi apensado o Projeto de Lei nº 37, de 2019, que busca permitir que o condutor, com 16 anos completos ou mais, possa dirigir acompanhado dos pais, responsável legal ou condutor maior de vinte e um anos em condições físicas e psicológicas adequadas ao trânsito, bem como de posse da Carteira Nacional de Habilitação em plenas condições de validade.





E por fim, foi apensado ainda o PL 3396/2021, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB), para dispor sobre o acesso dos jovens na autoescola três meses antes de completar a maioridade.

Trata-se de matéria sujeita à apreciação do Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

No tocante à competência específica desta Comissão de Seguridade Social e Família, mais especificamente a proteção à família, criança e adolescente, entendemos que nenhuma das proposições acima arroladas merece prosperar.

O projeto já recebeu diversos pareceres nesta Comissão desde a sua apresentação em 2011, sem que, por circunstâncias do processo legislativo, nenhum fosse devidamente apreciado.

Em todos os pareceres apresentados, no entanto, tanto relativamente ao projeto principal, quanto aos apensados, os ilustres Relatores foram unânimes ao opinar pela rejeição das proposições, posição que consideramos como ainda válida.

Não acreditamos que a permissão, ao menor de dezoito e maior de dezesseis anos, para a direção de veículos automotores possa adicionar algum aperfeiçoamento ao desenvolvimento físico, mental e social dos adolescentes.

Além disso, com a aprovação das proposições, daríamos a esses jovens um direito que não viria acompanhado da correspondente possibilidade de sanção, visto que, nos termos da legislação constitucional vigente, o menor não poderá ser responsabilizado penalmente por qualquer de seus atos, o que seria nocivo à sua formação como cidadão.

Discordamos, também, que um menor de idade imaturo deva conduzir veículos, inclusive tendo em vista levantamentos da ONU que





mostram que os acidentes de trânsito representam importante causa de morte entre jovens de 15 e 29 anos no mundo.

No Brasil, de 35,3 mil mortos em 2017, 82% eram homens, segundo dados do Ministério da Saúde divulgados neste ano. Nesse grupo, **cerca de 37% tinham entre 20 e 39 anos.**

Os números colocam o Brasil entre os países com trânsito mais letal. De acordo com o relatório “Global Status Report on Road Safety”, da OMS, **o país é o terceiro em número de mortes no trânsito, atrás apenas de Índia e China.**

O Brasil também está longe de atingir a meta proposta pela ONU para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020). O objetivo da campanha é diminuir pela metade o número de vítimas, mas o índice de redução no país chegou a 18% no período de 2011 a 2017.

Ademais, a política do atual governo de retirar radares de controle de velocidade vai no sentido contrário à meta estabelecida pela ONU¹. Essa nefasta política fez com que os acidentes com óbitos ou feridos tivessem alta de 132% em 2019, quando controle deixou de ser atribuição da Polícia Rodoviária Federal

Por evidente, o rebaixamento da idade para ter acesso à CNH implicará no aumento dos números de mortos e feridos vítimas de acidentes de trânsito o que repercutirá na gestão da saúde pública em todo o país. Outro impacto se dará na esfera de responsabilização criminal uma vez que o populismo penal se utilizará desta redução para continuar a bradar pela redução da maioridade penal.

Por sua vez, a alteração proposta pelos PLs nº 2.247, de 2015 e nº 2.263, de 2015 revela-se desnecessária e extemporânea, visto que os projetos pretendem modificar a legislação atual visando resguardá-la da hipotética aprovação, futuramente, nas duas Casas do Congresso Nacional, de

1 <https://veja.abril.com.br/blog/radar/fim-de-fiscalizacao-de-velocidade-aumentou-numero-de-mortes-diz-estudo/>

<https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2020/09/09/contran-atende-bolsonaro-e-proibe-radar-oculto-localizacao-sera-divulgada.htm>

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Padilha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211572173200>





uma proposta de emenda à Constituição, o que é, data vênia, desprovido de razoabilidade.

Assim, mantendo as razões dos ilustres Relatores que me precederam, bem como por todas as argumentações acima expostas, externamos a nossa posição contrária à aprovação das proposições.

Em face do aqui exposto, então, apresentamos o voto pela **rejeição** do Projeto de Projeto de Lei nº 571, de 2011, do Projeto de Lei nº 4.615, de 2012; do Projeto de Lei nº 5.472, de 2013, do Projeto Lei de nº 5.890, de 2013, do Projeto de Lei nº 1.136, de 2015, do Projeto de Lei nº 2.247, de 2015, do Projeto de Lei nº 2.263, de 2015, do Projeto de Lei nº 37, de 2019 e do PL 3396/2021.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2021

Deputado ALEXANDRE PADILHA
Relator

2021-17697

