

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 319, DE 2020

Susta parcialmente os efeitos da Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020, do Conselho Nacional de Trânsito, que consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

Autor: Dep. Rafael Motta.
Relator: Dep. Gonzaga Patriota.

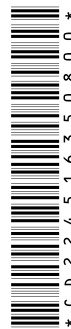
I - RELATÓRIO

O projeto em análise, conforme exposto pelo autor, visa sustar parcialmente, nos termos do inciso V, do art. 49 da Constituição Federal, combinado com o inciso II, do art. 109 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os efeitos da Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020, do Conselho Nacional de Trânsito, que "Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.".

A proposição dispõe que no Anexo I, seja reduzida a abrangência dos documentos de habilitação ao definir que os veículos que se enquadrem na categoria B, acompanhados de unidade acoplada (reboque, semirreboque, trailer ou articulada) deverão somar o peso bruto total máximo de 3.500 kg. Anteriormente, o valor de 3.500 kg era estabelecido apenas para o peso bruto total do veículo rebocador, sendo desconsiderada a soma com a unidade acoplada quando o valor era menor que 6.000 kg. Contudo, a definição da medida sem consultas ou debates traz consequências graves para a segurança, a economia e o turismo brasileiro. A segurança fica fragilizada na medida em que proprietários de trailers e reboques que possuem veículos grandes, com elevada capacidade de tração, serão estimulados a buscarem veículos de menor porte, mais leves, para se enquadrarem às novas normas. No entanto, é importante destacar que, quanto mais pesado for o veículo rebocador em relação à unidade acoplada, mais segurança é agregada ao conjunto.

O projeto tramita em conformidade com os arts. 54 e 151, III do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, estando sujeito à apreciação do plenário, em regime de Tramitação Ordinária. A proposição foi distribuída para exame de mérito às Comissões de Viação e Transportes e Constituição, Justiça e Cidadania, que deverá analisar os aspectos de constitucionalidade e juridicidade, conforme o art. 54 do mesmo Regimento.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

A propositura de autoria do nobre Dep. Rafael Motta tem como epicentro, ao nosso ver pertinente, a questão da segurança que fica fragilizada na medida em que proprietários de trailers e reboques que possuem veículos grandes, com elevada capacidade de tração, serão estimulados a buscarem veículos de menor porte, mais leves, para se enquadrarem às novas normas.

No entanto, é importante destacar que, quanto mais pesado for o veículo rebocador em relação à unidade acoplada, mais segurança é agregada ao conjunto.

Outra questão importante a ser analisada é o impacto econômico. Em 2019, o setor de fabricação de reboques leves contava com 309 empresas homologadas, representando o segundo maior setor a fabricar e licenciar os veículos que trafegam no país, ficando atrás somente dos veículos leves.

No entanto, a nova medida trará um grande prejuízo para essas empresas que já sofrem os efeitos da pandemia e, conseqüentemente, aos seus empregados.

Obrigar os proprietários de unidades acopladas leves a modificarem suas habilitações nesse momento tão delicado que estamos vivenciando trará como consequência menos trailers e reboques nas estradas, mais trailers e reboques encalhados nas lojas e menos unidades saindo das fábricas. Assim, lojas e fábricas fecharão suas portas e milhares de trabalhadores, uma vez dispensados, aumentarão a fila do desemprego.

Além disso, o setor turístico tão fragilizado com a pandemia perderá mais um de seus imensos potenciais, uma vez que a Resolução inibe a entrada de trailers importados e desestimula os motoristas nacionais a se aventurarem nessa modalidade de turismo que é tendência mundial, ao criar barreiras burocráticas com a exigência de habilitação superior ao solicitado em boa parte do mundo.

Como podemos observar, conforme exposto pelo autor da proposição, o Código de Trânsito só traz a combinação de veículo mais unidade acoplada somente no inciso V, que trata da Categoria E. Nesse caso, é exigido o peso bruto total mínimo de 6.000 kg para a combinação veículo mais unidade acoplada. Já os demais incisos, definem as categorias de acordo apenas com o veículo e sua lotação. Mais adiante, no § 2º, o legislador faz uma exceção na Categoria B aos veículos do tipo motor home, que tenham peso bruto total de até 6.000 kg.

Assim, percebemos que existe uma lacuna sobre a combinação de veículo mais unidade acoplada quando o peso bruto total fica abaixo de 6.000 kg. No entanto, essa brecha na legislação ao longo dos anos foi interpretada como uma permissão ao condutor de Categoria B para utilizar unidade acoplada, desde que o peso bruto total do veículo não excedesse 3.500 kg; a lotação se limitasse à oito lugares, excluído o do motorista; e que a soma do veículo rebocador com a unidade acoplada não ultrapassasse o peso bruto total de 6.000 kg. Isso porque, o legislador mostrou sua real intenção e preocupação ao enfatizar o valor de 6.000 kg em alguns dispositivos do artigo destacado.

Desse modo, acreditamos que a delegação de competência para legislar sobre a matéria se deu sem a devida consulta e debate, ficando evidente o desrespeito do Governo Federal à Constituição Federal e ao Parlamento, fazendo-se necessário que esse trecho da portaria seja sustado imediatamente. Tais medidas sem discussão, debates e propostas são um ataque à participação da sociedade, com graves consequências para a economia e para o turismo, que tentam sobreviver dentro do colapso criado pela pandemia.



Assim sendo, pelos motivos apresentados, votamos pela **APROVAÇÃO** do PDL em exame, no âmbito desta Comissão.

Sala da Comissão, em 31 de maio de 2022

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

