

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 2.400, DE 2022

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para atualizar o peso bruto total dos veículos classificados como caminhonete.

Autor: Deputado MARCO BRASIL

Relator: Deputado COVATTI FILHO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Marco Brasil, busca alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para atualizar o peso bruto total dos veículos classificados como caminhonete.

Em síntese, o projeto aumenta o limite de peso que diferencia as categorias de habilitação B e C de 3.500 para 3.700 quilogramas. Para justificar a propositura, o autor aduz que a medida visa adequar esse enquadramento à evolução tecnológica da indústria automotiva, que tem incorporado novos componentes à estrutura dos veículos, elevando assim seu peso bruto total (PBT).

Sustenta, ainda, que “os sistemas de freios e suspensão evoluíram de forma notável. Atualmente, muitas picapes e veículos utilitários contam com modernos sistemas de freio motor por contrapressão no escape típicos de caminhões e controles de tração e estabilidade de alta precisão. Esse aparato eleva a estabilidade desses veículos a tal patamar, que lhes permite transportar maiores quantidades de carga sem os mesmos riscos de outrora”.



O projeto foi distribuído à Comissão de Viação e Transporte que se manifestou pela aprovação, com substitutivo, o qual manteve modificações relacionadas à habilitação dos condutores, mas suprimiu as propostas de alterações nas categorias dos veículos.

Ao projeto foram apresentadas duas emendas pelo relator. A primeira altera a ementa do projeto e a segunda suprime alguns dispositivos do texto original.

Em seguida, foi encaminhado a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) para exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A proposição tramita sob o regime ordinário (RICD; art. 151, III) e está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões (RICD; art. 24, II).

No prazo regimental de cinco sessões, não foram apresentadas emendas neste colegiado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) o exame dos aspectos relativos à constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa do projeto de lei nº 2400, de 2022.

Sobre a constitucionalidade formal da proposição, constata-se que se mostram atendidos os requisitos formais relativos à competência legislativa, à iniciativa e à espécie normativa empregada. Com efeito, compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte (CF/88; art. 22, XI); não há reserva de iniciativa relacionada à matéria e a espécie normativa se revela idônea, uma vez que se pretende alterar uma lei ordinária que está em pleno vigor.

Do ponto de vista material, faz-se necessária detida análise.



O projeto, segundo a comissão de mérito (CVT), pode ser dividido em duas partes principais: alterações na **categoria de habilitação** e na **classificação dos veículos**. A primeira parte diz respeito à habilidade do condutor para dirigir o veículo, enquanto a segunda se refere aos requisitos de segurança, ensaios, etc.

Na primeira parte (habilitação), a comissão de mérito manifestou-se de acordo com o texto do projeto original, mas fez ajustes adicionais no art. 61 do CTB, que trata da velocidade máxima permitida em rodovias, como decorrência das alterações efetuadas no art. 143.

Quanto a essas modificações, não temos quaisquer objeções quanto à constitucionalidade e à juridicidade.

Contudo, vale aprofundar o exame quanto à segunda parte da proposição, que diz respeito à classificação dos veículos. As modificações propostas têm implicações jurídicas, sobretudo no que tange a acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário, além de questões ligadas à segurança dos veículos.

Sobre esses aspectos, consideramos importante examinar a conclusão da comissão de mérito. Afirmou o relator daquele colegiado (CVT):

*Essa classificação de caminhonetes (veículos categoria N1) e caminhões (categorias N2 e N3) é utilizada no Brasil desde 1981, por força do Decreto nº 86.714, que promulgou a **Convenção sobre Trânsito Viário**, celebrada em Viena em 1968. Esse padrão é adotado pela Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), chancelada pela Resolução sobre Construção de Veículos RE nº 3 (R.E.3), revisada em 2017, e pelo **Grupo Mercado Comum do Sul (Mercosul)**, por meio da Resolução GMC nº 60/2019.*

*Assim, promover **essa alteração na norma brasileira entraria em conflito com os acordos internacionais firmados pelo Brasil**. Ademais, vale frisar que essa classificação internacional é utilizada como parâmetro para a definição dos ensaios de conformidade da segurança de componentes dos veículos como freio, rodas, suspensão e direção. **A indústria automotiva nacional se utiliza das normas internacionais para atestar a segurança dos dispositivos usados nos veículos fabricados no Brasil.***



Nesse cenário, compartilhando da preocupação da Comissão de Viação e Transporte (CVT) entendemos que a alteração da classificação dos veículos propostas pelo texto original do projeto, além de por o Brasil em conflito com normas internacionais dispostas em convenções, inclusive do próprio Mercosul, pode dificultar a utilização dos ensaios para aferição da segurança de caminhonetes, por exemplo.

Observe-se que o padrão internacional de caminhonetes limita essa categoria de veículos a 3.500kg. Se adotada no Brasil a classificação proposta (de até 3.700 kg), teríamos no país a circulação de veículos dessa categoria sem ensaios de segurança válidos.

Por essa razão, a comissão de mérito suprimiu do texto de seu substitutivo as alterações propostas no Anexo da Lei.

Assim, tendo em conta a concepção da juridicidade que considera os aspectos de razoabilidade, coerência lógica e possibilidade de conformação com o direito posto, entendemos que a parte da proposta original que reclassifica as categorias de caminhões e caminhonetes em função do peso aumentado (de 3.500kg para 3.700 kg) é injurídica.

A nosso ver, o substitutivo da CVT saneou adequadamente essa questão ao suprimir do texto as alterações de classificação constantes do referido anexo.

Assim sendo, julgamos a proposição como materialmente constitucional e jurídica, na forma do substitutivo da CVT.

Quanto às duas emendas apresentadas na CVT pelo relator, observa-se que este não as incorporou integralmente no próprio substitutivo, constante da segunda versão do parecer. A primeira emenda altera a ementa da proposição, enquanto a segunda emenda suprime dispositivos do texto original. Não vislumbramos vícios em qualquer delas.

Em relação à técnica legislativa, será necessário suprimir o inciso IV do art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, que se refere à “Categoria D”, constante do art. 2º do substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transporte, tendo em vista que o texto proposto é idêntico ao inciso IV da Lei em vigor. Para tanto apresentaremos subemenda supressiva ao substitutivo.



A rigor, uma proposição legislativa que traz um texto idêntico à lei em vigor é claramente injurídica. A subemenda proposta, portanto, tem o objetivo de sanear o substitutivo da CVT.

Ante o exposto, nosso voto é:

- a) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do projeto de lei nº 2.400, de 2022, na forma do substitutivo da Comissão de Viação e Transporte (CVT), aprovada a subemenda supressiva saneadora de injuridicidade ora ofertada;
- b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa das duas emendas apresentadas na Comissão de Viação e Transporte (CVT).

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado COVATTI FILHO
Relator

2024-18305



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE
AO PROJETO DE LEI Nº 2.400, DE 2022**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para alterar o peso bruto total dos veículos enquadrados nas categorias de habilitação B e C e os limites de velocidade para caminhões de até 3.700 quilogramas.

SUBEMENDA Nº

Suprima-se o inciso IV do art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, constante do art. 2º do substitutivo da Comissão de Viação e Transporte (CVT) ao projeto de lei nº 2.400, de 2022.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado COVATTI FILHO
Relator

2024-18305

