

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 Transportes, 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.

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 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sobre a constitucionalidade formal das proposições, 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.

Em relação 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 colocar 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.

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 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.



Sala da Comissão, em 11 de abril de 2025.

Deputado COVATTI FILHO
Relator

2025-4399

Apresentação: 11/04/2025 15:38:13.050 - CCJC
PRL 2 CCJC => PL 2400/2022

PRL n.2



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258724513100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Covatti Filho



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

2025-4399

