

PARECER Nº , DE 2005

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 13, de 2001, que *Altera o Código de Trânsito Brasileiro para permitir, sob condições, que maiores de dezesseis anos obtenham permissão para dirigir.*

RELATOR: Senador **EDISON LOBÃO**

RELATOR “AD HOC”: SEN. ROMEU TUMA

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 13, de 2001, de autoria do Senador Valmir Amaral, tem por objetivo possibilitar a condução de veículos automotores por menores de dezoito anos, nas condições que especifica.

Para isso, propõe alteração do inciso I do art. 140 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – que define a imputabilidade penal como requisito para a habilitação de condutores –, bem como o acréscimo de dispositivo novo, destinado a estabelecer as condições em que o menor estaria habilitado para dirigir.

A medida alcança apenas os jovens com mais de dezesseis anos e assegura habilitação exclusivamente na categoria B. De acordo com o projeto, o menor aprovado no processo de habilitação receberia uma “Permissão para Dirigir”, válida para utilização até que atingisse a maioridade. Nesse documento estaria registrada a condição especial do portador. Ao conduzir veículo, o menor habilitado nesses termos deveria estar necessariamente acompanhado de um de seus genitores ou responsável. Desse acompanhante exige-se que seja pessoa penalmente imputável, habilitada há três anos ou mais, e que não tenha sido punida com a suspensão ou a proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. As multas devidas por infração praticada pelo menor ao volante teriam o valor duplicado em relação ao previsto pelo CTB para os demais condutores. E, por fim, na hipótese de crime cometido na direção de veículo automotor, seriam aplicadas

ao menor as medidas previstas no Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) e, ao acompanhante, considerado co-autor, o estabelecido no CTB, Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito.

Em defesa da proposição, o autor argumenta que a “sociedade da informação” em que vivemos tem contribuído para acelerar, cada vez mais, o processo de amadurecimento pessoal dos jovens, fazendo com que, aos dezesesseis anos, muitos já estejam aptos a exercer funções tradicionalmente reservadas por lei aos maiores de dezoito – entre elas, a de conduzir veículo automotor com a necessária responsabilidade.

Distribuído a esta Comissão e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), onde colherá decisão terminativa, o PLS nº 13, de 2001, não recebeu emendas no transcurso do prazo regimental.

É o relatório.

II – ANÁLISE

A proposição em análise apresenta diversas implicações, em face do que estabelecem a legislação de trânsito, a legislação penal e a legislação específica para o adolescente.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, define, em seu art. 140, os requisitos básicos para a habilitação de condutores:

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos de Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

- I – ser penalmente imputável;
- II – saber ler e escrever;
- III – possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

O CTB também define, em capítulo especialmente dedicado ao assunto, os chamados “crimes de trânsito”, categoria até então inexistente na legislação específica. Entre outros crimes tipificados na lei, figuram a prática de homicídio culposo, ou de lesão corporal culposa, na direção de veículo automotor e a embriaguez ao volante. Aos crimes de trânsito, segundo o art. 291, *caput*, “aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso”.

Já a Constituição Federal estabelece, em seu art. 228, que “são penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às normas da legislação especial”. A legislação especial a que se refere o dispositivo constitucional é o Estatuto da Criança e do Adolescente, objeto da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, à qual o PLS 13/2001 remete o tratamento a ser dispensado aos menores que cometerem crime ao volante.

Segundo aquele Estatuto, toda conduta descrita como crime ou contravenção penal é considerada “ato infracional” quando praticada por menor de dezoito anos. Especificamente no caso de adolescente, a “punição” de ato infracional se dá mediante aplicação, pela autoridade competente, de medidas que vão da advertência à internação em estabelecimento próprio para esse fim. Em qualquer caso, trata-se de medidas de caráter socioeducativo, e a aplicação de qualquer delas deve levar em conta a capacidade do adolescente “de cumpri-la, as circunstâncias e a gravidade da infração”, além de uma série de garantias e direitos assegurados aos menores pelo Estatuto.

Em suma: nos termos da legislação vigente, enquanto não atingem a idade de dezoito anos, todos os jovens permanecem legalmente impedidos de conduzir veículo automotor. Se o fizerem e, eventualmente, incorrerem em crime ao volante, estarão sujeitos às medidas previstas no Estatuto da Criança e do Adolescente, o que difere substancialmente das penas especificadas no CTB.

A condução de veículo, além de habilidade técnica, requer alto grau de responsabilidade, sentido que os adolescentes, em geral, ainda não têm completamente desenvolvido. Ainda que a alegada antecipação cronológica da maturidade fosse, de fato, uma tendência confirmada entre os jovens da atualidade, os inconvenientes associados ao PLS 13/2001 persistiriam diante da perspectiva de que, tendo conquistado o direito de dirigir, os novos condutores permaneceriam à margem da imputabilidade

penal. Exatamente por isso, na tentativa de contornar esse obstáculo, o autor propõe um arranjo que tampouco consegue dar um encaminhamento satisfatório à questão.

O arranjo proposto – baseado na transferência da responsabilidade para o pai ou responsável que acompanhar o menor ao volante – é, na realidade, flagrantemente inconstitucional. Pelo princípio da personalização da pena, expresso no inciso XLV do art. 5º da Carta Maior, nenhuma outra pessoa, pelo simples fato de sentar-se ao lado do condutor, poderia sofrer as consequências de ato criminoso cometido ao volante por um menor, mesmo que legalmente habilitado para dirigir nos termos do projeto. Mas, sobre esse aspecto, deverá oportunamente manifestar-se, com mais propriedade, a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, no âmbito de suas competências.

O que nos parece de todo modo inaceitável no projeto é que o reconhecimento da capacidade de um adolescente para dirigir não se faça acompanhar de idêntico reconhecimento de sua responsabilidade pelos atos que praticar ao volante. Ao pretender excepcionar, da exigência de imputabilidade penal, os menores que atenderem às condições que estabelece, o PLS 13/2001 cria uma situação confusa, marcada por flagrante contradição interna: se, de um lado, o projeto admite que aos dezesseis anos o jovem encontra-se preparado para dirigir, de outro, não considera que ele tenha maturidade suficiente para responder por seus atos na forma da lei, prevendo que, por esses atos, responsabilize-se penalmente o condutor que o acompanhe no veículo.

Ao incluir na Constituição a inimputabilidade dos menores de dezoito anos, a sociedade brasileira, por meio de seus representantes, entendeu que eles ainda não podem ser responsabilizados pelos seus atos. Em relação à proposta em discussão, isso significa que, até aquela idade, um jovem condutor poderia cometer toda espécie de irresponsabilidade e negligência ao volante, mas a responsabilidade penal não poderia recair sobre ele. Daí a opção do projeto por transferi-la para outrem, sob pena de criar um privilégio que a sociedade dificilmente teria condições de assimilar, cumulativamente com as perdas e os danos físicos e materiais impostos às vítimas da violência e da indisciplina no trânsito.

Pelas razões apontadas, não consideramos apropriada a medida destinada a permitir aos maiores de dezesseis anos a condução de veículo

automotor, mesmo sob as condições que o projeto estabelece. Note-se que a alternativa de encaminhamento via Proposta de Emenda à Constituição (PEC) destinada a rebaixar o teto da inimizabilidade penal para dezesseis anos, embora pudesse ser mais coerente, também é questionável. Isto porque, para atender a uma demanda específica – abrir aos menores a possibilidade de conduzir veículo –, a iniciativa ameaçaria desmontar toda a doutrina relativa à criança e ao adolescente, a qual se baseia numa série de direitos e garantias que visam dar-lhes amparo e proteção até a idade de dezoito anos, período julgado necessário para a sua formação e pleno desenvolvimento.

Finalmente, cabe registrar o grande número de proposições já apresentadas ao Congresso Nacional com esse objetivo. No momento, tramitam na Câmara e no Senado pelo menos sete projetos de lei ordinária, todos pendentes de deliberação nas respectivas Casas de origem.

III – VOTO

Pelo exposto, nosso voto é pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 13, de 2001.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator