

# PARECER N° , DE 2014

SF/14646.86118-97

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 42, de 2012, do Senador Cyro Miranda, que *altera os arts. 54, 55 e 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir que as motocicletas e assemelhados exibam placa dianteira e traseira e que seus condutores e passageiros portem capacete com a numeração da placa do veículo em que circulam.*

RELATOR: Senador CIRO NOGUEIRA

## I – RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 42, de 2012, de autoria do Senador Cyro Miranda, que promove alteração na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para criar a obrigação de uso de placas dianteiras para motocicletas e assemelhados, e determinar que seus condutores e passageiros façam uso de capacete com a numeração da placa do veículo em que circulam.

O projeto de lei em análise é composto de dois artigos, sendo que o primeiro modifica os artigos 54, 55 e 115 do CTB. O segundo artigo é a cláusula de vigência, que seria de sessenta dias após sua publicação.

As alterações ao art. 54, inciso I, e ao art. 55, inciso I, do CTB, visam a incluir a necessidade de que conste no capacete, respectivamente, do condutor e do passageiro a numeração da placa do veículo em que se encontram.

Por fim, ocorre alteração do art. 115 do Código, para determinar a obrigatoriedade de utilização de placa dianteira para os veículos de duas ou três rodas motorizados.

Na justificação, o autor assinala que o objetivo do projeto é “conter o crescente número de crimes cometidos em vias públicas, praticados por marginais que se utilizam de motocicletas, favorecidos pela flexibilidade de deslocamento do veículo e pela ocultação propiciada pela viseira e pelo capacete de segurança”.

O projeto de lei foi distribuído a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) em caráter terminativo.

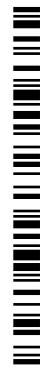
No prazo regimental, não foram oferecidas emendas.

## II – ANÁLISE

A matéria foi distribuída com exclusividade a esta Comissão. Compete-nos, portanto, a análise não só de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, mas também de seu mérito.

Quanto ao aspecto formal, a Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transportes (art. 22, XI). Além disso, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior. Ainda do ponto de vista formal, não há impedimentos do ponto de vista da juridicidade, uma vez que as mudanças propostas estão inseridas no Código de Trânsito, que é a legislação pertinente para o assunto, e verifica-se que o PLS nº 42, de 2012, foi elaborado com técnica legislativa adequada.

Entretanto em relação ao mérito, entendemos que embora o objetivo de facilitar o combate à criminalidade seja nobre e urgente, a medida proposta traz uma excessiva oneração para o usuário ou proprietário de motocicleta. Estima-se que hoje no Brasil a frota de



SF/14646.86118-97

motocicletas esteja em torno de 20 milhões de unidades, sendo que o total fabricado por ano no Brasil tem se mantido acima de 1,6 milhão desde 2007. É um volume bastante considerável a ser impactado pela medida proposta neste projeto.

Há que se considerar que o emplacamento dianteiro exigiria adaptações na frota existente – frise-se, em veículos que não foram projetados para receber tal dispositivo –, o que gera questionamentos acerca de sua viabilidade, e mesmo de seu impacto no tocante à segurança veicular. Por outro lado, mesmo nas motocicletas novas haveria a oneração advinda tanto da necessidade de uma adaptação dos projetos e linhas de montagem a essa exigência, como pelos custos adicionais envolvidos no próprio procedimento de emplacamento.

Quanto à obrigatoriedade dos capacetes portarem a numeração da placa, vislumbramos também alguns problemas. Em primeiro lugar, em um País em que grande parte dos motociclistas longe das grandes cidades sequer porta capacete, a medida criaria um obstáculo adicional para a utilização de tão fundamental dispositivo de segurança. Por outro lado, no caso de frotas de motocicletas, a medida impediria que cada condutor utilizasse seu próprio capacete, uma vez que este teria de ser indelevelmente ligado a cada motocicleta, o que gera problemas de higiene e de logística.

Por outro lado, não vislumbramos como a medida poderia reduzir a criminalidade. Ora, muitos dos assaltos são cometidos com motocicletas roubadas, logo, a identificação do condutor não é automática por meio da placa. Por outro lado, mesmo no caso de motocicleta própria, nada impediria que o assaltante utilizasse um capacete com numeração falsa para realizar seus crimes, diferente da placa real da motocicleta, de forma a ludibriar suas vítimas.

Em síntese, o estorvo causado à esmagadora maioria de motociclistas honestos em nosso país é deveras previsível, ao passo que os ganhos no combate à criminalidade são bastante questionáveis. Entendemos, assim, que, quanto ao mérito, o projeto de lei em exame deva ser rejeitado.



### III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 42, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/14646.86118-97