

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 759, de 2011, do Senador Sérgio Souza, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, para estender a máquinas e veículos motorizados de qualquer característica a obrigatoriedade da identificação por meio de caracteres gravados no chassi ou no monobloco, do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo, e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT.

RELATOR: Senador **LUIZ HENRIQUE**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 759, de 2011, pretende alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, para estender às máquinas automotrizes, inclusive as de uso agrícola, a compulsoriedade do registro e do licenciamento do veículo, bem como do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT).

O art. 3º do projeto determina que as máquinas automotrizes existentes, com até dez anos de fabricação, completados na data de vigência da lei, deverão se adequar às normas propostas.

O autor da proposição, Senador Sérgio Souza, considera que, graças ao rigor que envolve o processo de registro e de transferência dos veículos, há no Brasil razoável controle das entidades de trânsito sobre a procedência dos equipamentos, a legalidade dos documentos e a lisura das transações comerciais, circunstância que, embora não elimine, “certamente inibe a prática de roubos ou furtos”.

Ocorre, contudo, ainda segundo o autor da iniciativa, que, no caso das máquinas automotrizes, inclusive as agrícolas, “não há controle do poder público sobre as transações”. Os únicos documentos que atestam a licitude do processo de aquisição do equipamento são a nota fiscal do fabricante e o recibo relativo à alteração de proprietário. Para ele, sem a interveniência do poder público, eleva-se o risco de fraudes, “especialmente quando se trata de máquinas sobre pneus”, que independem de transporte.

Formulada no sentido de inibir tais riscos, a proposição sob análise pretende aplicar às máquinas automotrizes exigências análogas às que atualmente se impõem aos veículos de transporte.

Distribuído com exclusividade a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, para decisão em caráter terminativo, o projeto não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria, impondo-se, por força do caráter exclusivo e terminativo da distribuição, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

Encontram-se atendidos os requisitos de constitucionalidade e juridicidade. Nos termos do art. 22, incisos VII e XI, da Constituição Federal, compete à União legislar privativamente sobre “seguros” e sobre “trânsito e transporte”. O projeto conforma-se adequadamente ao ordenamento jurídico vigente. De outra parte, a matéria não integra o campo reservado pelo § 1º do art. 61 à iniciativa privativa do Presidente da República, sendo lícita a autoria parlamentar.



No tocante à técnica legislativa, a proposição não necessita reparos, visto que respeita os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No mérito, embora louvemos a judiciosa intenção do autor, consideramos que a iniciativa enseja involuntária injustiça em relação aos agricultores brasileiros. O estabelecimento de requisitos relativos ao registro e ao licenciamento de máquinas automotrizes no sentido de equiparar esses equipamentos aos veículos automotores que circulam permanentemente em nossas ruas e estradas trata igualmente situações profundamente desiguais.

A finalidade primordial dessas máquinas é o trabalho nas propriedades agrícolas, muito diferente da funcionalidade dos veículos emplacados. Na medida em que as máquinas agrícolas passam mais de 90% de sua vida útil na propriedade rural, o seu trânsito em via pública constitui exceção. Sem considerar que muitas dessas máquinas somente podem transitar em rodovias transportadas por caminhões. Torna-se desarrazoado, portanto, que esses equipamentos passem a ter tratamento legal equivalente ao de veículos de natureza completamente distinta.

No Brasil, estatísticas a respeito da frequência dos acidentes com tratores agrícolas são raras, contudo dados do Ministério dos Transportes – DNIT, publicados no anuário de 2011, revelam que dos veículos acidentados nas rodovias federais no ano de 2010, segundo a finalidade do veículo, de um total de 317.711 (trezentos e dezessete mil e setecentos e onze) acidentes, somente 26 (vinte e seis) envolviam máquinas agrícolas ou de terraplanagem de qualquer procedência, ou seja, aproximadamente um percentual de 0,008% do total de acidentes, envolvem máquinas automotrizes.

Ademais os acidentes ocorridos com máquinas agrícolas acontecem, sobretudo, no campo e não em vias públicas e rodovias, portanto, não justificando exigências igualitárias às que atualmente se impõem aos veículos de transporte.



De outra parte, importa considerar que os produtores rurais, que já suportam elevados custos de produção – os quais incluem os altos preços das próprias máquinas agrícolas –, passariam a ser ainda mais onerados pelos encargos burocráticos e fiscais decorrentes das medidas propostas.

III – VOTO

Em razão do exposto, voto pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 759, de 2011.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

