

PARECER Nº , DE 2020

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3973, de 2019, do Senador Mecias de Jesus, que *altera o Código de Trânsito Brasileiro para permitir a emissão de Permissão para Dirigir a partir dos dezesseis anos de idade.*

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

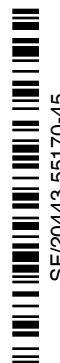
I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 3.973, de 2019, do Senador Mecias de Jesus, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) para permitir a emissão de Permissão para Dirigir a partir dos dezesseis anos de idade.

A proposta tem apenas dois artigos: o primeiro dos quais veicula alterações aos artigos 140, 148, 261 e 291 do CTB; o segundo é a cláusula de vigência imediata.

A alteração ao art. 140 é o cerne do projeto, que retira a exigência de imputabilidade penal para candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), substituindo-a pela idade mínima de dezesseis anos.

O art. 148 passa a prever que, no caso dos adolescentes, a CNH definitiva seja entregue aos dezoito anos de idade completos, e não após um ano da Permissão Para Dirigir.



As modificações nos artigos 261 e 291 visam adaptar o sistema de pontuação aos prazos dilatados da Permissão Para Dirigir, mantendo, porém, o atual critério de conversão quando o motorista não cometer infração grave ou gravíssima, e não for reincidente em infrações médias.

O autor justifica a proposta afirmando que os jovens hoje são mais maduros, e que, diante de outras conquistas, como o voto, não é razoável que sejam privados da condução de veículos.

A proposição não recebeu emendas, e foi distribuída com exclusividade a esta Comissão, cabendo decisão terminativa.

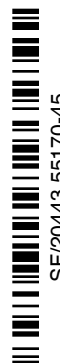
II – ANÁLISE

Cabe à CCJ a análise dos aspectos formais do Projeto, isto é, constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa. Por ser a única Comissão a examinar a matéria, trataremos também de seu mérito.

Ao analisarmos a constitucionalidade, nenhum óbice é encontrado, tendo em vista que, conforme a Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, é competência da União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), além de direito penal (art. 22, I) e não há vício de iniciativa (arts. 61 e 84).

Quanto à sua juridicidade, a matéria apresenta os atributos de inovação, generalidade, abstratividade, imperatividade. Além disso, a lei ordinária é o tipo adequado e a proposição não introduz legislação esparsa.

Pode-se, porém, nesse campo, questionar a coercibilidade da Lei, já que se, de fato, a aplicação das penas de crimes de trânsito não tem tido o efeito dissuasor desejado, menor eficácia ainda deve-se esperar das punições aos atos infracionais cometidos por menores ao volante. A boa intenção do autor de tornar mais rígida as regras de conversão da Permissão para Dirigir em CNH, a nosso ver, ainda não é suficiente para garantir o bom comportamento de adolescentes no trânsito.



Entendemos que a tramitação não infringiu nenhum dispositivo do Regimento Interno do Senado Federal.

A técnica legislativa atende aos ditames da Lei Complementar nº 95, de 1998.

No mérito, somos forçados a discordar da argumentação do autor.

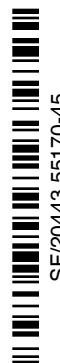
Apesar de ser medida com evidente apelo popular, a inclusão de jovens entre 16 e 18 anos como condutores de veículos automotores, diante do marco legal vigente e da situação fática do trânsito brasileiro, seria nada menos que temerária.

Não só o Brasil é detentor de tristes recordes na insegurança no trânsito, como os jovens já são os mais vitimados pelas colisões de veículos. Um levantamento feito pelo Observatório Nacional de Segurança Viária indica que jovens do sexo masculino e de idade entre 18 e 25 anos compuseram mais de 28% das vítimas fatais nos acidentes de trânsito em 2013. Quanto aos adolescentes, os acidentes de trânsito já são a maior causa de morte entre 10 e 19 anos de idade, segundo a Organização Mundial da Saúde.

O argumento recorrente de que os jovens podem dirigir mais cedo nos países desenvolvidos deve ser analisado à luz da existência de um trânsito muito mais seguro, mais fiscalizado, e com punições mais frequentes e rígidas para os infratores.

Além disso, é muito comum nesses países que os condutores mais jovens e com menos tempo de habilitação tenham seu direito de dirigir bastante restrito, com a proibição de conduzir em determinados horários à noite, em via expressas e arteriais, e até mesmo de carregar passageiros que não sejam familiares. Porém, para que essas restrições sejam efetivas, é necessário ampliar a fiscalização das habilitações, com agentes nas ruas.

Falta, no Brasil, outro elemento imprescindível para a redução da idade para dirigir, que é o seguro obrigatório contra danos materiais provocados a terceiros. Fosse tal providência adotada, o número de



adolescentes ao volante, ainda que aprovada a atual proposta, seria baixo, pois as seguradoras exigem prêmios altíssimos para o seguro de veículos que possam ser conduzidos por pessoas com idade entre 18 a 24 anos de idade, cientes justamente do risco de acidentes que a imaturidade do cérebro e a falta de experiência na condução de veículos representam.

Por fim, a adição imediata de milhares de novos condutores às nossas grandes cidades seria um fator a pressionar os já saturados recursos necessários para o uso do automóvel particular (vias, combustíveis, estacionamentos), de modo que a solução para a mobilidade dos nossos adolescentes não deve ser essa.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 3.973, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

