

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 410, de 2022, do Deputado Luis Miranda, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para disciplinar as modificações e as adequações destinadas ao uso não convencional dos veículos automotores.*

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

I – RELATÓRIO

Analisaremos o Projeto de Lei (PL) nº 410, de 2022, que busca alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), com três objetivos.

O primeiro deles, que motivou o projeto original, é a dispensa de autorização prévia para fazer alterações aos veículos automotores. Hoje, é necessária anuência prévia do Departamento de Trânsito (DETRAN) em que o veículo foi registrado para uma série de alterações, listadas no Anexo V da Resolução CONTRAN nº 916, de 28 de março de 2022, que “dispõe sobre [...] a permissão de modificações em veículos”.

O segundo objetivo é prever em Lei uma lista de modificações autorizadas nos veículos do tipo jipe, quais sejam: aumento do diâmetro externo e da largura do conjunto de pneus e rodas, mediante uso de alargadores de paralamas que encubram o excesso lateral; aumento da altura da suspensão; modificações dos para-choques dianteiros e traseiros, inclusive com instalação de grade quebra-mato frontal; instalação de guincho; instalação de equipamento contra infiltração de água no motor (*snorkel*); alterações no bagageiro; instalação de equipamento de proteção inferior; modificações no sistema de iluminação; mudança de combustível; e alteração da motorização.

O terceiro ponto é o agravamento da penalidade por alteração da suspensão ou dos eixos de veículos de transporte de carga ou de passageiros que contrarie os ditames do CTB.

A matéria foi distribuída apenas a esta Comissão.

Há uma emenda a analisar, de autoria do Senador Alessandro Vieira, que reforça a competência do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) de regulamentar as alterações permitidas nos jipes.

II – ANÁLISE

Iniciando pelos aspectos formais, quanto à constitucionalidade, o PL regulamenta matéria de competência privativa da União, sobre a qual não há reserva de iniciativa. A técnica legislativa do PL é adequada e sua tramitação se deu de acordo com as regras do Regimento Interno do Senado Federal.

Em relação à juridicidade, porém, parece-nos que o PL avança bastante sobre questões típicas de instâncias decisórias infralegais, esbarrando em questões de proporcionalidade, como veremos na análise de mérito.

No mérito, embora o objetivo do PL seja facilitar a modificação das características de fábrica de veículos, em especial dos jipes, mediante uma suposta desburocratização de procedimentos, o caminho escolhido pelo PL é inadequado e pode ser danoso até mesmo para os donos de veículos.

A possibilidade de alteração dos veículos sem autorização prévia pode causar problemas de várias naturezas, relacionados à segurança dos ocupantes, à segurança do tráfego e até mesmo à segurança pública.

Os automóveis são máquinas bastante complexas, cujos diferentes sistemas são interrelacionados. Motor, freios, suspensão e rodas fazem parte de um grande conjunto projetado para atuar dentro de estritos padrões de segurança. Alterar um deles pode causar impacto sobre todos os outros, comprometendo a segurança dos ocupantes e dos demais usuários das vias. A ideia da autorização prévia é permitir uma análise caso a caso das alterações pretendidas de modo a saber, antes de serem feitas, se são viáveis ou não. Além disso, o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) conta com informações sobre as características dos veículos, como sua cor, que podem ser

úteis aos órgãos de segurança pública, e por isso devem ser mantidas sempre atualizadas.

O argumento de que o Certificado de Segurança Veicular (CSV) ainda será exigido para o licenciamento para circulação em vias públicas após as alterações é correto, mas deve ser visto com ressalvas. A principal delas é, justamente, que o proprietário pode incorrer em todo o custo de alteração do seu veículo para descobrir, *depois* de ter tido esse gasto, que não é possível obter o CSV. Ou seja, a autorização prévia do DETRAN gera segurança para as empresas que realizam os serviços, de estarem agindo dentro da Lei e das normas do CONTRAN, e para próprio dono do veículo, de que, com a execução correta da alteração proposta, o veículo voltará a ser licenciado.

Aqui é importante lembrar que apenas as alterações de menor monta são autorizadas diretamente pelo DETRAN de registro do veículo. Diversas alterações, listadas no Anexo IV da citada Resolução nº 916, de 2022, são consideradas como fabricação artesanal de veículo e demandam obtenção de Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT) junto ao órgão máximo executivo de trânsito da União (hoje a Secretaria Nacional de Trânsito). Entre elas está o aumento da potência do motor de mais de 10% em relação à original, alteração que poderia ser enquadrada naquelas permitidas para jipes sem sequer autorização do DETRAN, já que o PL não estabelece nenhum tipo de parâmetro ou ressalva, nem para alteração do motor, nem para alteração do combustível dos jipes.

Quanto à adição tempestiva de informações importantes sobre os veículos, vale lembrar que o PL não estabelece prazo para reemissão do registro do veículo após as alterações. É verdade que o registro é necessário para o licenciamento do veículo, mas, na prática, a grande maioria dos veículos não passa por inspeção física para renovação do seu licenciamento, em especial os veículos mais novos.

Embora a falta de atualização do registro já constitua infração, e parte dessas infrações esteja sendo agravada pelo PL, existe a possibilidade real de que muitos veículos continuem a circular por meses ou até anos sem o CSV e sem a alteração necessária na sua documentação – prova disso é a proporção assustadora da frota que circula sem licenciamento por falta de pagamento de impostos, sem sofrer nenhum tipo de sanção.

Na prática, portanto, a simplificação proposta pelo PL elimina uma autorização que, hoje, pode ser obtida até mesmo por meio da internet, mas que

é importante para a disciplina dos proprietários e das empresas. Isso irá incentivar os proprietários de veículos, em especial os proprietários de jipes, a fazerem alterações que podem comprometer a sua segurança e a de outrem e que, uma vez feitas, provavelmente não serão desfeitas, mesmo que o veículo não possa ser licenciado.

Em resumo, o risco da aprovação do PL é desproporcional a seus parcos benefícios, e de forma alguma é justificável, tendo em vista o interesse público.

Quanto à emenda nº 1, que permitiria ao CONTRAN decidir em abstrato sobre as mudanças pretendidas, a quantidade de modelos de veículos e de possíveis alterações é enorme, muito além da capacidade de análise do Conselho, que é composto por Ministros de Estado e não possui quadro de funcionários para tal tarefa. Sua aprovação mitiga, mas não resolve, os problemas apontados nesta análise.

III – VOTO

Em função do exposto, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 410, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator