

## PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 263, de 2015, do Senador Ronaldo Caiado, que *altera o art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”*.

Relatora: Senadora **SIMONE TEBET**

### I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 263, de 2015, de autoria do Senador Ronaldo Caiado, que visa retirar do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) competência normativa inaugural, indevidamente delegada ao Poder Executivo. Para isso, o projeto altera o art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro*.

O projeto, no seu art. 1º, altera o art. 19, incisos XXV e XXVIII, do Código de Trânsito Brasileiro, que relaciona as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União. A nova redação do inciso XXV passa a prever sejam enviadas ao Congresso Nacional as normas de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos. Já o inciso XXVIII, em sua nova redação, passa a prever que os casos omissos na legislação de trânsito submetidos ao Poder Executivo sejam seguidos de proposta de solução enviada ao Poder Legislativo.

O art. 2º da proposição define que a lei entrará em vigor na data da publicação.

Na justificação que apresenta, o autor da proposição lembra que, de acordo com o art. 5º, inciso II, da Constituição Federal (CF), ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer algo senão em função de lei. Entende que o preceito refere-se à lei formal, como ato emanado do Poder Legislativo, pois somente ele está apto a inovar a ordem jurídica, mediante a criação de novos direitos e obrigações. Ocorre que, na suposta tentativa de dar uma resposta rápida aos desafios do setor, o legislador transferiu aos órgãos de trânsito o estudo e suprimento de eventuais lacunas da legislação, bem como as normas acerca dos requisitos necessários à segurança veicular. A proposição corrige essa delegação indevida, que tem gerado resoluções confusas e conflitantes pelo Poder Executivo.

O projeto foi encaminhado a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em caráter terminativo, não tendo recebido emendas no prazo regimental.

## **II – ANÁLISE**

Em relação às competências da CCJ, definidas no art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, não há impedimento constitucional, jurídico, regimental ou de técnica legislativa à aprovação do PLS nº 263, de 2015. A proposição está materializada na espécie adequada de lei, respeita o princípio da reserva de iniciativa, e versa sobre matéria inserida entre as competências da União.

A proposta encontra amparo na competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, inciso XI). A Constituição, além de estabelecer que cabe à União a normatização sobre as regras de trânsito e transporte, é clara quando dispõe tratar-se de competência legislativa, afeta, portanto, ao Poder Legislativo Federal.

No tocante à técnica legislativa, a proposição atende aos 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.

Além disso, não há reserva de iniciativa na matéria objeto da proposição. Com efeito, na esteira do que decidiu o Supremo tribunal Federal no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.394/AM (Relator Ministro Eros Grau), não se enquadram na iniciativa presidencial privativa leis que disponham sobre competências de órgãos, desde que não as remodelam por inteiro. No caso, trata-se de corrigir uma inconstitucionalidade, trazendo de volta ao campo da legislação matéria que foi indevidamente atribuída a órgão administrativo.

Por se tratar de matéria em exame terminativo, cabe a esta Comissão proceder também à análise do seu mérito.

Nesse aspecto, são claras as razões apontadas pelo autor em sua justificação. Nos últimos anos, diversas resoluções do Contran causaram transtornos por criarem obrigações desarrazoadas para o cidadão. Em alguns casos, as medidas foram em seguida revogadas pelo próprio órgão executivo após identificação do impacto causado, ou diante da clara evidência de sua ineficácia ou inocuidade. Como exemplo, podemos citar a obrigatoriedade dos extintores de incêndio do tipo ABC, a instalação de dispositivo rastreador (*chip*) e a instalação de cinto de segurança de três pontos em veículos de transporte escolar. Permanece na memória de todos, igualmente, o famoso “kit de primeiros socorros”, que não promovia nem primeiros, nem segundos, nem terceiros socorros, mas que foi exigido e, depois, “desexigido”, ficando o prejuízo por conta do cidadão cumpridor das normas.

Os cidadãos não podem ser surpreendidos por novas exigências impostas por mero regulamento, especialmente quando se referem à obrigação de fazer, que só pode ser imposta por lei, como lembra o autor em sua justificação. Regulamentos não podem criar obrigações novas, e, quando o fazem baseados em lei, não podem mudar normas de forma abrupta, sem levar em conta o impacto jurídico e financeiro na vida das pessoas. Infelizmente, é o que tem acontecido com frequência alarmante.

A medida ora proposta corrige na origem a causa desses problemas, cancelando a delegação e devolvendo ao Poder Legislativo – onde as normas são debatidas com a profundidade e atenção exigidas por sua relevância – a prerrogativa de emissão de normas que criem novas obrigações para o cidadão em matéria de segurança veicular.

### III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 263, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



SF/16925.44395-05