



PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 109, de 2017 (PL nº 5446/2016), do Deputado Daniel Coelho, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado não licenciado.*

SF/19677.53372-15

Relator: Senador **ANTONIO ANASTASIA**

I – RELATÓRIO

Chega para análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 109, de 2017, de autoria do Deputado Daniel Coelho, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado não licenciado”.

O projeto contém três artigos, sendo que o primeiro enuncia seu objetivo, e o terceiro é a cláusula de vigência, com *vacatio* de noventa dias; o segundo artigo é o cerne do projeto, e altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seus arts. 230 e 231, para, respectivamente, aumentar as penas de “conduzir o veículo sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136”, e de “transitar com o veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente”.

A primeira multa subiria de categoria, de “grave” para “gravíssima”, multiplicada cinco vezes, com remoção do veículo; a segunda infração, que atualmente é média, passaria a gravíssima, também acompanhada de remoção do veículo.



Por fim, a proposta contém previsão para a remoção do veículo em ambos os casos, de forma a adequar a redação desses dispositivos à supressão da pena de apreensão veicular, que deixou de ser possível desde a edição da Lei nº 13.281, de 2016.

A proposição somente foi distribuída a esta Comissão, e não lhe foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Como a proposição aqui analisada foi distribuída com exclusividade à CCJ, compete a esta Comissão a análise de sua constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e de seu mérito.

Em relação aos aspectos formais, a Constituição Federal reserva competência privativa para a União legislar sobre trânsito e transportes (art. 22, XI). Da mesma forma, 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 problemas do ponto de vista da juridicidade, uma vez que as alterações propostas são inseridas no corpo do Código de Trânsito Brasileiro, que é a legislação que rege a matéria.

Quanto ao mérito, somos favoráveis ao projeto. O transporte irregular de passageiros coloca vidas em risco, uma vez que os veículos ou o condutor podem não estar aptos a realizar a tarefa com segurança.

Mais ainda, garantir a segurança de nossas crianças é um de nossos maiores poderes-deveres enquanto legisladores. O transporte irregular de escolares, sem o porte da autorização, e sem atender às regras impostas no art. 136 do Código, coloca em risco a vida de seus pequenos passageiros e deve ser coibido de maneira robusta. Nesse sentido, apoiamos a majoração das multas a serem aplicadas em ambos os casos.

Entendemos a proposta como sendo meritória, igualmente, por adequar a redação do Código à realidade da revogação da *penalidade de apreensão* do veículo. Pela proposta, a fiscalização poderia aplicar a *medida administrativa de remoção* do veículo flagrado em transporte irregular, isto é, recolhe-se o veículo ao depósito, mas não se pode retê-lo caso o proprietário pague todas as multas e taxas devidas, como acontecia antes.

SF/19677.53372-15



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

Ademais, cabe ressaltar que o projeto não modifica a situação de nenhum dos motoristas de aplicativos que estejam devidamente regularizados ao abrigo da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. Em outras palavras, o PLC aqui analisado somente produziria efeitos contra os motoristas que realizam transporte não licenciado, o que não é o caso dos que trabalham para a *Uber* ou outros aplicativos de transporte.

Por fim, não há reparos a serem feitos no tocante à técnica legislativa do projeto.

III – VOTO

Ante o exposto votamos constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa do PLC nº 109, de 2017, e, no mérito, por sua **aprovação**.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator