



SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Marcio Bittar

PARECER N° , DE 2019

SF/19511.65692-10


Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.167, de 2019, do Senador Flávio Bolsonaro, que *altera os incisos III e VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro” para disciplinar a aplicação das infrações e penalidades delas decorrentes por excesso de velocidade cometidas por veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas somente quando aferidas por redutor eletrônico de velocidade fixo dotado de registro de velocidade em “display”, visíveis a distância segura mesmo em dias de visibilidade reduzida, sob pena de nulidade do ato administrativo correspondente.*

Relator: Senador **MARCIO BITTAR**

I – RELATÓRIO

Chega para análise terminativa desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), o Projeto de Lei (PL) nº 2.167, de 2019, do Senador Flávio Bolsonaro, que “altera os incisos III e VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’ para disciplinar a aplicação das infrações e penalidades delas decorrentes por excesso de velocidade cometidas por veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas somente quando aferidas por redutor eletrônico de velocidade fixo dotado de registro de velocidade em ‘display’, visíveis a distância segura mesmo em dias de visibilidade reduzida, sob pena de nulidade do ato administrativo correspondente”.



SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Marcio Bittar

SF/1951.65692-10

O projeto está redigido em dois artigos. O primeiro deles altera o art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que trata das competências dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. O segundo artigo determina uma cláusula de vigência de 60 dias após sua eventual transformação em lei.

O objetivo do PL é o de determinar que “os dispositivos e equipamentos de controle viário, especialmente os medidores de velocidade” deverão ser “eletrônicos, fixos, luminosos e visíveis mesmo em situação de visibilidade reduzida”, e com “display” informativo da velocidade trafegada.

O autor justifica sua proposta com base na necessidade de publicidade dos atos administrativos, e, também, para tentar reduzir a assim chamada “indústria da multa”.

O projeto foi distribuído com exclusividade a esta Comissão, e não lhe foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Como a distribuição foi exclusiva a esta Comissão, analisaremos o projeto sob todos os ângulos, quais sejam sua constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

Em relação à constitucionalidade, nada há a se opor, uma vez que a Carta Magna determina, em seu art. 22, XI, que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte. Além disso, a matéria aqui tratada não se inclui no rol daquelas com iniciativa privativa do Presidente da República, conforme determina o art. 61, § 1º.

Igualmente, em relação à juridicidade, não há o que se questionar, uma vez que o projeto busca introduzir suas alterações na legislação pertinente, que é o Código de Trânsito Brasileiro, em vez de produzir legislação esparsa, e apresenta a necessária abstração e generalidade.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Marcio Bittar

Quanto à técnica legislativa, contudo, acreditamos que o PL possa ser aperfeiçoado em sua redação, conforme discutiremos após a análise de mérito.

Por fim, quanto ao mérito, estamos de pleno acordo com o nobre Senador Flávio Bolsonaro, acerca de sua preocupação com os exageros cometidos em nome da fiscalização de trânsito.

De fato, o que temos assistido ao longo dos anos é uma verdadeira indústria da multa, que busca tapar os buracos nas contas públicas por meio de uma arrecadação sub-reptícia, ou seja, através do aumento exponencial na aplicação de multas.

Assim, em vez dos governadores e prefeitos buscarem reduzir suas despesas, em máquinas públicas muitas vezes inchadas, preferem retirar ainda mais recursos dos contribuintes.

E essa indústria da multa não incide apenas na fiscalização da velocidade. Temos outro exemplo recente que foi justamente a aplicação da “Lei do Farol Aceso”, originalmente pensada apenas para as rodovias, mas que acabou sendo aplicada dentro do perímetro urbano com claríssimo objetivo arrecadatório.

Nesse sentido, entendemos que as infrações que acontecerem dentro do perímetro urbano não deveriam resultar na cobrança de multa a seus infratores, apenas nas demais penalidades previstas no Código, como a contagem de pontos da carteira de habilitação, e as necessárias medidas administrativas. Ou seja, reforça-se o caráter pedagógico das penalidades, retira-se seu objetivo arrecadador, mas sem perder a coercibilidade da lei.

Além desta sugestão, entendemos ser necessário aperfeiçoar, como apontamos anteriormente, a redação do PL aqui analisado. Em primeiro lugar, a ementa pode ser mais concisa, para sumarizar mais objetivamente seu conteúdo. Além disso, as alterações propostas não deveriam incidir sobre o art. 21 do CTB, que trata, como vimos, das competências dos órgãos executivos das três esferas de governo.

Também, temos que definir melhor ao que se refere o PL, uma vez que a expressão usada, “dispositivos e equipamentos de controle viário” engloba

SF/1951.65692-10



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Marcio Bittar

diversos elementos que sequer são utilizados para fiscalização. Por último, é necessário uma *vacatio legis* um pouco mais dilatada, de seis meses, para que haja tempo para as necessárias adaptações às novas regras aqui propostas.

SF/1951.65692-10

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade do PL nº 2167, de 2019 e, no mérito, por sua **APROVAÇÃO**, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CCJ

PROJETO DE LEI Nº 2.167, DE 2019 (substitutivo)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro*, para determinar que os equipamentos de fiscalização eletrônica sejam ostensivos, e para impedir que sejam cobradas multas pecuniárias em infrações praticadas no perímetro urbano.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 95-A.** Os equipamentos eletrônicos utilizados na fiscalização de trânsito deverão ser facilmente visualizáveis pelos condutores.”

“**Art. 218.**

Parágrafo único. O instrumento ou equipamento hábil a que se refere o *caput* deverá ser eletrônico, fixo, ostensivo, com visualização



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador Marcio Bittar

adequada mesmo sob condições climáticas adversas, e contar com mostrador luminoso (*display*) que informe a velocidade de cada condutor.” (NR)

“**Art. 256.**

§ 4º As multas a que se refere o inciso II do *caput* somente serão aplicadas quando a infração for cometida fora do perímetro urbano.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor 180 dias após sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/19511.65692-10