

PARECER Nº , DE 2021

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 5.987, de 2019 (PL nº 3.665/2015), do Deputado Vinicius Carvalho, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre margem de tolerância nas infrações por excesso de velocidade.



Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania passa a analisar o Projeto de Lei nº 5.987, de 2019, de autoria do Deputado Vinicius Carvalho, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre margem de tolerância nas infrações por excesso de velocidade.

A proposta contém três artigos. O art. 1º indica o objeto da lei. O art. 2º acrescenta parágrafo único ao art. 218 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB para determinar que a aplicação de penalidades aos condutores que transitarem em velocidade superior à máxima permitida para o local, deverá ocorrer apenas se a velocidade medida seja, no mínimo, 10% superior ao limite de velocidade estabelecido para a via, já descontado o erro máximo admitido na legislação metrológica em vigor.

O terceiro artigo prevê que a lei que resultar da aprovação do projeto entrará em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

O PL foi distribuído com exclusividade à CCJ. Não há emendas a analisar.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno, compete à CCJ opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias. Uma vez que a matéria foi distribuída apenas a esta comissão, competir-lhe-á também opinar sobre o mérito da proposta.

Em relação aos requisitos formais, nada há a se obstar, uma vez que em conformidade com o disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF), compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes, tema da proposição. Ademais, o projeto não trata de temas de iniciativa privativa do Presidente da República contidos no art. 61, § 1º, da CF.

Além disso, a proposição observa os requisitos de novidade, generalidade e abstração. Não se tratando de matéria cuja disciplina exija a aprovação de lei complementar, a lei ordinária é instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

Entretanto, no tocante ao mérito, somos frontalmente contra a proposta aqui analisada. De fato, conforme descrito na publicação da Organização Pan-Americana da Saúde, intitulada “Gestão da velocidade: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área”, a velocidade tem sido identificada como um fator-chave de risco para as lesões causadas pelo trânsito, tendo influência tanto na probabilidade de colisões quanto na gravidade das lesões que delas resultam. Isto porque, conforme a velocidade aumenta, o mesmo acontece com a distância percorrida durante o tempo de reação do condutor e a distância necessária para parar o veículo. Além disso, em alta velocidade, os efeitos dos erros dos condutores são ampliados. Em uma colisão, quanto maior a velocidade, maior a quantidade de energia mecânica (cinética) que deve ser absorvida pelo impacto. Daí, maior a probabilidade de lesões graves.

A velocidades mais baixas, motoristas enxergam melhor o entorno, têm mais tempo de reagir a eventos inesperados e conseguem parar mais rapidamente se necessário. Além disso, os limites de velocidade aos quais uma pessoa pode sobreviver em uma colisão são, em geral, mais baixos do que se acredita. Por exemplo: se atingido por um carro a 30 km/h, um pedestre tem 90% de chance de sobreviver ao acidente; se o veículo estiver a 50 km/h, a chance de sobrevivência cai para apenas 15%, conforme dados divulgados na publicação “Cities Safer by Design” do World Resources Institute – WRI.



O relatório “Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas”, publicado pela Organização Panamericana da Saúde – OPAS, traz as seguintes correlações entre a velocidade dos veículos e a ocorrência de acidentes: um aumento de 1% na velocidade média produz um aumento de 4% no risco de colisão mortal e um aumento de 3% no risco de colisão grave; Uma diminuição de 5% na velocidade média dá lugar a uma redução de 30% nas mortes causadas pelo trânsito; O risco de morte para os pedestres atropelados por um automóvel aumenta em 4,5 vezes se a velocidade mudar de 50 para 65 km/h; E os ocupantes dos veículos têm um risco 85% mais elevado de morrer em uma colisão entre automóveis quando estes circulam com velocidade superior a 65 km/h.

Embora não seja a única medida para minorar a gravidade dos acidentes de trânsito, a redução da velocidade ocupa lugar de destaque nas diversas ações nesse sentido ao redor do mundo. De fato, a Declaração de Estocolmo, da qual o Brasil é signatário, reconhece que o gerenciamento da velocidade inclui o fortalecimento da aplicação da legislação para evitar excesso de velocidade. Nesse sentido, deveríamos caminhar no sentido fazer valer cumprimento das normas já estabelecidas no Código de Trânsito, e não enfraquecer seu cumprimento.

Ao condutor já é dada uma margem de segurança para que não seja indevidamente punido. Aumentar essa margem terá como resultado certo mais mortes nas nossas vias.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.987, de 2019.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator

