

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em caráter terminativo, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 235, de 2003, que *modifica o art. 105 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o limitador de velocidade entre os equipamentos obrigatórios dos veículos.*

RELATOR: Senador **INÁCIO ARRUDA**

I – RELATÓRIO

Chega à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), para decisão em caráter exclusivo e terminativo, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 235, de 2003, de autoria do Senador Valdir Raupp, que “modifica o art. 105 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o limitador de velocidade entre os equipamentos obrigatórios dos veículos”.

O projeto está estruturado em apenas dois artigos. O primeiro veicula a alteração expressa na ementa, e o art. 2º determina que essa alteração entrará em vigor na data da publicação da lei proposta.

Na justificação da proposição, o autor argumenta que nenhum veículo deve desenvolver velocidade superior à maior velocidade permitida no Brasil. Lembra ainda que o excesso de velocidade tem sido a grande causa de mortes no trânsito.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.



II – ANÁLISE

A matéria foi distribuída com exclusividade a esta Comissão, que deverá pronunciar-se não apenas quanto ao mérito, mas também no tocante à sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A Constituição Federal, no inciso XI do art. 22, determina que a competência para legislar sobre transporte e trânsito é exclusiva da União. Ademais, a deliberação sobre essa 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.

No campo da juridicidade, o projeto de lei ordinária mostra-se adequado ao fim proposto, sua redação adota generalidade normativa suficiente e contém inovação em face do direito positivo em vigor. No entanto, em relação ao potencial coercitivo, a matéria merece aprimoramento.

A redação atual propõe a instalação de “dispositivo destinado a limitar a velocidade dos veículos automotores em, no máximo, dez por cento acima da maior das velocidades máximas permitidas nas vias do território nacional”. Ora, em primeiro lugar, mostra-se evidente a enorme dificuldade que seria manter essa informação atualizada; e, mais importante, qualquer órgão municipal ou estadual poderia tornar a lei inútil estabelecendo uma velocidade exorbitante em um pequeno trecho de via, valendo-se de prerrogativa estabelecida no art. 61, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Assim, proponho que a velocidade máxima a ser adotada venha a ser fixada por resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Altero, pelo mesmo motivo, a cláusula de vigência, para permitir que o Conselho delibere sobre a regulamentação necessária.

Em relação à técnica legislativa, o PLS nº 235, de 2003, foi elaborado em conformidade com as diretrizes fixadas na Lei Complementar nº 95, de 1998. Contudo, há que se proceder a uma pequena alteração em relação à numeração do inciso a ser inserido no art. 105 do CTB, já que após a edição da Lei nº 11.910, de 2009, o art. 105 passou a contar com sete incisos. Cumpre também registrar adequadamente a preservação da redação dos parágrafos do *caput*.



No mérito, avalio o projeto como positivo. Mesmo no meio urbano, apesar da fiscalização eletrônica, os condutores insistem em imprimir velocidades absolutamente incompatíveis com a própria segurança e com a de terceiros. Nas estradas, a situação configura-se ainda pior, pois a fiscalização é esparsa e a percepção de perigo é menor.

A própria possibilidade de desenvolver velocidades muito elevadas é motivo, muitas vezes, de competição e exibicionismo. A imprensa divulgou recentemente o caso de Giovana Dias de Souza Alves, de 19 anos, morta em colisão ocorrida em 25 de novembro de 2013 na rodovia SP-55. A jovem havia postado uma fotografia do velocímetro de seu carro, marcando quase 180 km/h, em uma rede social.

São tragédias como essa que podem ser evitadas por um dispositivo limitador de velocidade. Vale lembrar que, segundo informações coletadas pela imprensa, o veículo da jovem era um modelo popular, com motor 1.0, portanto entre os *menos* potentes vendidos no Brasil.

No mérito, proponho apenas duas salvaguardas: uma para que os veículos de emergência e das forças de segurança não precisem estar submetidos às regras aplicadas aos demais veículos, e outra para evitar a necessidade de adaptação dos veículos já em circulação, que seria excessivamente onerosa.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa do PLS nº 235, de 2003, e, no mérito, por sua **aprovação**, com as alterações decorrentes das seguintes emendas:

EMENDA Nº - CCJ

Dê-se ao texto proposto para o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, conforme o art. 1º do PLS nº 235, de 2003, a seguinte redação:

“Art.

105.



.....

 VIII – dispositivo destinado a limitar a velocidade dos veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN, exceto para os veículos de emergência, os das Forças Armadas e os dos órgãos de segurança pública.

.....”
 (NR)

EMENDA Nº - CCJ

Substitua-se a expressão “na data de sua publicação” por “cento e vinte dias após sua publicação” no art. 2º do PLS nº 235, de 2003.

EMENDA Nº - CCJ

Insira-se o seguinte artigo no PLS nº 235, de 2003, renumerando o seguinte:

Art. 2º O disposto nesta Lei não se aplica aos veículos fabricados até a data de sua vigência.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/13435.08420-68