

PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE TRANSPARÊNCIA, GOVERNANÇA, FISCALIZAÇÃO E CONTROLE E DEFESA DO CONSUMIDOR, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 140, de 2015 (Projeto de Lei nº 1.920, de 2011, na Casa de origem), do Deputado Walney Rocha, que *altera o art. 130 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o licenciamento eletrônico de veículos.*

RELATOR: Senador **DALIRIO BEBER**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 140, de 2015, cria o licenciamento eletrônico de veículos, alterando o art. 130 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). De acordo com a nova redação, esse licenciamento se daria com a inserção, pelo proprietário, das informações relativas às condições físicas do veículo, junto ao órgão executivo de trânsito do estado. A responsabilidade pelas informações prestadas seria, para todos os efeitos, do proprietário do veículo.

A proposição originou-se do Projeto de Lei nº 1.920, de 2011, na Câmara dos Deputados. Na Justificação o autor argumenta que o projeto visa a unificar o procedimento de licenciamento anual instituído pelo Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que atualmente os estados utilizam critérios diferentes nos seus procedimentos. Lembra que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) chegou a estabelecer obrigatoriedade de vistoria física anual, por meio da Resolução nº 84, de 19 de novembro de 1998, que veio a ser revogada pela Resolução nº 107, de 21 de dezembro de 1999.



A proposição foi inicialmente apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), que a aprovou com uma emenda de autoria do relator, Senador Marcelo Crivella, para substituir na ementa e no art. 1º do Projeto, a expressão “que institui o Código de Trânsito Brasileiro”, pela expressão “a qual institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Em decorrência de aprovação pela Mesa do Senado Federal, em 16 de junho de 2016, do Requerimento nº 442, de 2016, a matéria foi encaminhada para que fosse ouvida também esta Comissão. Em dezembro de 2016 foi apresentado Relatório pelo Senador Paulo Bauer, com parecer pela aprovação do Projeto e da Emenda nº 1-CCJ, com apresentação de nova emenda. Entretanto, o relatório não foi lido até o final da Sessão Legislativa passada. Posteriormente, coube-me relatar a matéria e, em decorrência, apresentei Relatório também pela aprovação, com três emendas, mais a aprovação da emenda nº 1 - CCJ, o qual, entretanto, não chegou a ser votado em função de termos pedido seu reexame no dia 30 de agosto do corrente ano.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor Pública (CTFC), de acordo com o art. 102-A, II, *b*, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre matérias pertinentes ao acompanhamento e modernização das práticas gerenciais na administração pública federal direta e indireta.

Após formularmos o pedido de reexame do Relatório que oferecemos ao PLC aqui analisado, tivemos a oportunidade de utilizar esse tempo para nos aprofundarmos ainda mais no entendimento do assunto, bem como para consultar as partes envolvidas, entre as quais podemos destacar o governo federal, representantes dos estados e especialistas em transportes.

Do amadurecimento decorrente desse processo, mudamos profundamente nosso entendimento anterior acerca do encaminhamento a ser dado à matéria.

De fato, a despeito das nobres intenções que nortearam a apresentação da proposta original, temos de nos ater ao texto que nos foi

encaminhado pela Câmara dos Deputados, uma vez que é ele que será insculpido na legislação pátria, e não as intenções de seus autores, por melhores que elas sejam.

Nesse sentido, vale uma análise mais aprofundada e pormenorizada das várias alterações que estão sendo propostas ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pelo texto que nos foi encaminhado.

A primeira alteração sugerida é no *caput* do art. 130 do CTB, para criar uma nova sistemática denominada “licenciamento eletrônico” de veículos. Entretanto, a despeito dessa alteração, tal procedimento não é definido precisamente, particularmente no que difere em relação à sistemática atual. Assim, não só o texto proposto vai em sentido contrário ao da intenção do nobre autor, como é até preocupante a insegurança jurídica que tal alteração acarretaria, uma vez que caberia a cada Detran interpretar, ao seu alvitre, o que “licenciamento eletrônico” significaria.

A segunda alteração determina que o próprio dono do veículo passe a ser responsável por inserir “informações” “no sistema do órgão executivo de trânsito do Estado, relativas às condições físicas do veículo que possibilite seu tráfego com segurança”. Como o próprio Senador Paulo Bauer já havia analisado anteriormente:

Há que se considerar que o cidadão comum não possui a *expertise* necessária para avaliar de forma independente as condições de segurança de seu veículo. O proprietário do veículo normalmente não possui formação especializada de mecânica automotiva voltada à segurança veicular, para verificar se o freio de seu veículo está funcionando de maneira adequada, se não há problemas estruturais em seu veículo, se o veículo está emitindo gases e ruídos dentro dos parâmetros exigidos na legislação ambiental, entre outros aspectos extremamente complexos.

Além do mais, o proprietário do veículo poderia tender a não apontar problemas que porventura existam no veículo, pois isso o levaria a correr o risco de não ter o licenciamento anual realizado. Dessa forma, seriam omitidas informações relevantes à circulação segura de veículos.



A terceira alteração, que determina que o proprietário é integralmente responsável pelas informações prestadas, nos parece apenas redundante em relação a uma interpretação sistêmica das regras do Direito. Isto é, parece-nos óbvio que, por se tratar de uma declaração, seu autor é responsável por sua veracidade, ou seja, não haveria, *per se*, nenhuma inovação na legislação vigente.

Por fim, a última alteração proposta pelo PLC determina que o certificado de licenciamento anual seja remetido por via postal a seu titular. Tal alteração, embora pareça inócua, encerra dois problemas distintos. O primeiro deles engessa o certificado a uma tecnologia atual, isto é, a um documento impresso que é enviado por correio físico. Se hoje esse comando não faria diferença, poderia criar embaraços caso haja avanços tecnológicos para, por exemplo, que um certificado eletrônico seja emitido, ou mesmo para que os contribuintes possam imprimir seu certificado por conta própria, por meio de algum tipo de dispositivo devidamente certificado. Além disso, o texto sugerido cria dificuldades desnecessárias para os contribuintes que preferam obter o certificado diretamente junto ao Detran, e que não possam esperar ou não tenham como recebê-lo em um endereço físico.

Nesse sentido, o aperfeiçoamento do texto aqui analisado passaria pela supressão da expressão “licenciamento eletrônico”, ao mesmo tempo em que deveria ser delegada ao CONTRAN a competência para que regulamente e uniformize os procedimentos de licenciamento dos veículos. Poderia também passar por uma determinação expressa de que o licenciamento seja automático, caso quitados os tributos e inalterados a propriedade e o domicílio – em conjunto, evidentemente, com uma alteração no Código, para que, durante a vistoria, os veículos somente possam voltar a circular caso sanadas as não-conformidades detectadas. Por fim, poderíamos simplesmente suprimir os demais parágrafos propostos no texto original do PLC.

Entretanto, embora as tenhamos aventado, devemos ter em mente que elas, quando olhadas em conjunto, teriam tão pouco em comum com a redação original, e que o texto proposto seria, na realidade um novo e distinto projeto daquele que fora proposto.



Em outras palavras, ao formularmos uma emenda substitutiva com vistas a alcançar a *intenção* do nobre autor de unificar e simplificar os procedimentos de licenciamento no Brasil, essa emenda guardaria tão pouca correlação com o projeto original, que estaríamos afrontando o art. 230 do Regimento Interno que veda aquelas emendas que ou não tenham relação com o projeto original, ou mesmo que sejam contrárias a ele.

Nesse sentido, teremos de, infelizmente, propor a rejeição do projeto aqui analisado.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei da Câmara nº 140, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

