

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 61, de 2018, do Senador Wilder Moraes, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar a obrigatoriedade de aplicação de percentual da arrecadação de receitas com multas de trânsito nas despesas com engenharia de campo que especifica.*

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

I – RELATÓRIO

Chega para análise da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o Projeto de Lei do Senado nº 61, de 2018, do Senador Wilder Moraes, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para determinar a obrigatoriedade de aplicação de percentual da arrecadação de receitas com multas de trânsito em despesas com engenharia de campo.

A matéria possui apenas dois artigos. O primeiro veicula alteração do art. 320 do CTB, para impor que metade do valor arrecadado com multas seja destinado a (1) implantação de soluções para tratamento de segmentos críticos, com o intuito de minimizar os acidentes de trânsito; (2) limpeza das faixas de domínio; (3) correção de ângulos e tomadas de curvas; (4) conservação e recomposição de drenagem; (5) estabilidade de taludes e banquetas de solo; (6) pavimentação, recapeamento, “tapa buracos” e recomposição de pistas e acostamento; (7) patrolamento, ensaibramento e compactação de pistas, (8) correção de cabeceiras e estruturas de viadutos,



SF/19226.68750-63

pontes e passarelas; (9) mudança na geometria das vias e (10) implantação e adequação de calçadas, passarelas, ciclovias e ciclofaixas.

O segundo artigo é a cláusula de vigência, que seria imediata, produzindo efeitos financeiros a partir do primeiro dia do segundo exercício financeiro seguinte à publicação da Lei.

Na justificação, o autor afirma que os recursos das multas de trânsito não estão sendo usados para salvar vidas, já que 95% deles ficam com o órgão fiscalizador. O resultado, prossegue, é que “brasileiros estão morrendo diariamente em nossas vias deterioradas, enquanto sustentam máquinas burocráticas”, situação que pretende mudar com a vinculação de 50% do valor das multas aos propósitos elencados no PLS.

II – ANÁLISE

Cabe à CCJ a análise dos aspectos formais do Projeto, isto é, constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa. Por ser a única Comissão a examinar a matéria, trataremos também de seu mérito.

Ao analisarmos a constitucionalidade, nenhum óbice é encontrado, tendo em vista que, conforme a Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, é competência da União legislar sobre “trânsito e transporte” (art. 22, XI), além de “defesa da saúde” (art. 24, XII) e não há vício de iniciativa (arts. 61 e 84).

Quanto à sua juridicidade, é impecável, pois a matéria apresenta os atributos de inovação, generalidade, abstratividade, imperatividade, coercibilidade, razoabilidade e proporcionalidade.

Entendemos que a tramitação não infringiu nenhum dispositivo do Regimento Interno do Senado Federal.

A técnica legislativa mereceria reparos para atender ao disposto no art. 11, III, *d*, da Lei Complementar nº 95, de 1998, que exige que



enumerações, como a proposta para o §3º do art. 320 do CTB, sejam desdobradas em incisos.

No mérito, porém, em que pesem as boas intenções do autor, entendemos ser indesejável o engessamento dos orçamentos de todos os entes federados. Criar-se-ia a situação de que os governos que fazem um bom trabalho na construção e manutenção de suas vias teriam menos oportunidades de aplicar os recursos das multas, já que metade desse dinheiro só poderia ser aplicado em fins bastante específicos, e não mais, por exemplo, em ações de educação para o trânsito. Aqueles menos cuidadosos, por outro lado, teriam sempre algum conserto a fazer com esse dinheiro. No limite, o PLS poderia, inadvertidamente, gerar um incentivo perverso para a realização de obras de qualidade duvidosa, que depois seriam reparadas com recursos das multas. Assim, entendemos que a destinação desses recursos deve permanecer regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **rejeição** do PLS nº 61, de 2018.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

