



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, do Poder Executivo, que "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro" (PL326719)

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Dê-se ao art. 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação:

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

.....

Art. 19.....

VII - organizar e manter sistemas informatizados para que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, o Certificado de Registro do Veículo e o Certificado de Registro e Licenciamento Anual.

.....

Art. 22.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e a Carteira Nacional de Habilitação.

.....

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro do Veículo e o Certificado de Registro e Licenciamento Anual.

.....

Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo (CRV), obrigatoriamente na forma física, de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

.....

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido, obrigatoriamente na forma física, ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, sendo permitida a expedição complementar na forma eletrônica, modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de modo a aperfeiçoar e qualificar a proposição.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

No que tange aos aspectos relativos ao CTB, propõe-se a alteração da redação do inciso VII do art. 19 e dos incisos II e III do art. 22, de forma a harmonizar as competências institucionais entre o órgão máximo executivo de trânsito da União (DENATRAN) e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (comumente chamados de DETRAN).

Desse modo, a nova redação ao inciso VII do art. 19 do CTB visa estabelecer ao DENATRAN a competência para organizar e manter sistemas informatizados para que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o Certificado de Licenciamento Anual, em formato físico ou eletrônico, na forma disciplinada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Ato contínuo, os incisos II e III do art. 22 do CTB devem ser ajustados para que fique claro que compete aos DETRAN a competência para realizar as atividades operacionais relativas aos condutores e veículos e expedir os documentos pertinentes.

O Sistema Nacional de Trânsito (SNT) é composto por diversos órgãos das esferas federal, estadual, distrital e municipal. Nesse contexto, verifica-se a premente necessidade de definição do campo de atuação institucional dos órgãos e entidades executivos dos Estados e do Distrito Federal, os quais se veem como que “comprimidos” entre a União e os Municípios.

Com base nessa premissa, a proposição, em primeiro lugar, limita o escopo de atuação dos diversos órgãos e entidades componentes do SNT, para que não haja interpretação equivocada e nem sobreposição de competência entre os diversos órgãos. Não é saudável que o Sistema Nacional de Trânsito tenha concorrência entre os seus diversos órgãos, o que enfraquece o mesmo.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ao órgão máximo executivo de trânsito da União cabe a organização e manutenção dos procedimentos e fluxos sistêmicos para que os órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir os documentos dos condutores e dos veículos. Verifica-se, portanto, que a proposição corrige interpretações equivocadas quanto às competências desses órgãos.

Assim, esta proposta visa fortalecer o SNT e garante o cumprimento do Pacto Federativo que se encontra em risco, podendo acarretar em consideráveis perdas de receita para os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

O processo de transformação digital, considerando o advento da tecnologia da informação, está mantido. Todavia, considerando que essa transformação deve ser auxiliar e precedida dos documentos físicos por diversas razões.

A Convenção sobre Trânsito Viário, celebrada em Viena, a 8 de novembro de 1968, aprovada pelo Congresso Nacional pelo Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980, e promulgada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, não prevê que os documentos dos condutores e dos veículos sejam expedidos exclusivamente em meio eletrônico. O Brasil é parceiro de diversos outros países signatários dessa convenção e o brasileiro em deslocamento por esses outros países terá dificuldades ao apresentar documentos em meio eletrônico, que não são aceitos na comunidade internacional.

Devemos considerar, ainda, questões estruturantes do Brasil, que é um país com extensão territorial continental e não tem cobertura de *internet* em toda sua totalidade. Ademais, não se pode obrigar que o brasileiro tenha um telefone *smartphone* para que porte os seus documentos. Essa questão precisa ser enfrentada.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Os aplicativos para *smartphones* também apresentam fragilidades e vulnerabilidades, estando sujeitos a ataques cibernéticos de *rackers* e espões ou mesmo estarem inoperante.

Não foi apresentado junto ao Projeto de Lei em os custos que a União terá para manter procedimento para expedição de documentos eletrônicos e nem a forma de financiamento desses custos. A dinâmica da tecnologia da informação exige que esses custos estejam previstos para os próximos exercícios.

Ademais, o DENATRAN enfrenta histórica e sistematicamente dificuldades com relação às restrições orçamentárias e financeiras, o que impede avançar para cerca de 102 milhões de veículos e mais de 70 milhões de condutores a expedição de documentos eletrônicos sem que esses custos sejam suportados.

Como é sabido, o Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO), empresa pública de tecnologia da Informação (TI) é a empresa pública de Tecnologia da Informação do DENATRAN, por meio de relação contratual onerosa. O SERPRO, por sua vez, encontra-se apontado na lista das empresas que serão privatizadas. Logo, os documentos eletrônicos expedidos pelo DENATRAN estarão sujeitos a estarem sob a gestão da iniciativa.

Por fim, a discussão sobre os documentos eletrônicos envolve situações práticas no processo de fiscalização e policiamento, pois algumas condutas no trânsito acarretam em infrações que preveem o recolhimento dos documentos, o que não será possível com a versão exclusivamente eletrônica.

Diante dos exposto, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado DARCI DE MATOS
PSD/SC