

PARECER DE PLENÁRIO ÀS EMENDAS DO SENADO FEDERAL AO PL Nº 3.267, DE 2019

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.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado JUSCELINO FILHO

I - RELATÓRIO

No dia 24 de junho deste ano de 2020, o Plenário desta Casa aprovou o Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, de autoria do Poder Executivo, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro” na forma de subemenda substitutiva de plenário. A matéria foi, então, encaminhada para apreciação do Senado Federal, onde foi aprovada, com emendas.

Em análise na Casa Revisora, o projeto de lei em tela recebeu doze emendas, a seguir relatadas:

Emenda nº 1 – amplia a ementa de forma abranger os principais temas tratados pelo projeto de lei.

Emenda nº 2 – altera a redação do texto aprovado na Câmara dos Deputados para o inciso XVII do art. 22 e para o inciso XXIII do art. 24 da Lei nº 9.503/1997, substituindo a expressão “escolinhas de trânsito” por “escolas públicas de trânsito”.



Emenda nº 3 – Insere a expressão “situadas fora dos perímetros urbanos” logo após a expressão “rodovias de pista simples” no §2º do art. 40 e na alínea “e” do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503/1997, conforme o texto aprovado na Câmara dos Deputados.

Emenda nº 4 – altera a redação proposta para o art. 64 da Lei nº 9.503/1997, para estabelecer que o dispositivo de retenção utilizado para o transporte da criança deverá ser adequado não apenas à idade, mas, também, ao peso e à altura dela.

Emenda nº 5 – acrescenta parágrafo ao art. 98 da Lei nº 9.503/1997, para permitir que os veículos classificados como jipe alterem o diâmetro externo do conjunto formado por roda e pneu, observadas as restrições impostas pelo fabricante e exigências fixadas pelo Contran.

Emenda nº 6 – substitui o termo “e/ou” por “ou” no *caput* do art. 159 da Lei nº 9.503/1997, com redação dada por esta Casa, que trata da emissão da carteira nacional de habilitação em meio físico e/ou digital.

Emenda nº 7 – inclui o art. 165-B na Lei nº 9.503/1997, para definir como infração grave, sujeita à multa, a conduta de transportar ou manter, em veículo em movimento, embalagem não lacrada de bebida com teor alcoólico superior a 0,5 grau Gay Lussac (°GL), exceto no porta-malas ou no bagageiro.

Emenda nº 8 – insere a expressão “prevista no art. 44-A” logo após “conversão à direita” no *caput* do art. 208 da Lei nº 9.503/1997 da redação proposta por esta Casa, que permite avançar o sinal vermelho quando houver sinalização que permita a livre conversão à direita.

Emenda nº 9 – altera a modificação aprovada nesta Casa para o art. 244 da Lei nº 9.503/1997, para definir que a infração deve ser aplicada quando o condutor deixar de usar capacete de segurança e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo Contran.



Emenda nº 10 – altera a redação do texto aprovado na Câmara dos Deputados para o art. 267 da Lei nº 9.503/1997, de forma a deixar mais claro que a penalidade de advertência por escrito a ser imposta à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, somente será aplicada caso o infrator não tenha cometido nenhuma outra infração nos últimos nos últimos doze meses.

Emenda nº 11 – inclui o art. 312-B na Lei nº 9.503/1997 para determinar que aos crimes previstos no § 3º do art. 302 (homicídio culposo) e no § 2º do art. 303 (lesão corporal culposa), não se aplica o disposto no inciso I do art. 44 do Decreto-Lei nº 2.848/1940 (Código Penal), que permite a substituição das penas privativas de liberdade por penas restritivas de direitos.

Emenda nº 12 – insere o parágrafo único no art. 5º do projeto de lei para assegurar ao médico credenciado, que até a data de 10 de dezembro de 2012 tenha concluído e sido aprovado em “Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores”, o direito de continuar a exercer a função de perito examinador.

Cabe a esta Comissão Especial, portanto, de acordo com o art. 123 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a análise de mérito e de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das emendas apresentadas pelo Senado Federal.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em revisão no Senado Federal, o Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, recebeu doze emendas, que não alteraram a essência da matéria, mas trouxeram contribuições importantes para o seu aperfeiçoamento e para a modernização da legislação de trânsito.

As emendas nºs 1, 2, 4 e 8 não trazem modificações propriamente de mérito da matéria, mas aprimoramentos ao texto que



* c d 2 0 2 7 9 5 1 6 2 5 0 0 *

permitem uma interpretação mais clara da legislação a ser incorporada ao ordenamento jurídico. Assim, concordamos totalmente com as alterações propostas pelas referidas emendas.

A emenda nº 3 restringe a obrigatoriedade de acendimento dos faróis baixos durante o dia apenas às rodovias de pista simples situadas fora dos perímetros urbanos. Esse foi um importante aprimoramento trazido ao texto pelo Senado Federal, pois, de fato, o uso dos faróis é útil apenas fora das áreas urbanas. Nas cidades poderia ter efeito contrário, ao equiparar todos os demais veículos aos ônibus e às motos, que hoje já são obrigados a transitar com farol acesso, para serem diferenciados e melhor percebidos no trânsito urbano.

Quanto à emenda nº 5, que permite aos veículos classificados como jipe transitar com rodas e pneus mais largos, também nada temos a opor, porquanto a redação traz a ressalva de que as alterações efetuadas nesses veículos devem observar as restrições impostas pelo fabricante e exigências fixadas pelo Contran.

A emenda nº 6 substitui o termo “e/ou” por “ou” no *caput* do art. 159 que trata da emissão da carteira nacional de habilitação em meio físico e/ou digital. O texto aprovado nesta Casa obriga que a carteira de habilitação seja emitida em meio físico e/ou digital à escolha do condutor, pois entendemos que apesar dos avanços tecnológicos no setor de trânsito muitos cidadãos ainda sentem necessidade de levar consigo o documento também em meio físico. Assim, não concordamos com a emenda apresentada pelo Senado, que retira do cidadão a possibilidade de optar por ter consigo ambas as formas de habilitação, física e digital.

Outra inovação, trazida pela emenda nº 7, define como infração grave, sujeita à multa, a conduta de transportar ou manter, em veículo em movimento, embalagem não lacrada de bebida com teor alcoólico superior a 0,5° GL, exceto no porta-malas ou no bagageiro. Trata-se de uma nova vertente de combate à conduta de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas. É preciso alertar, entretanto, que não há necessariamente uma relação de causa e efeito entre o transporte de bebida alcóolica aberta e o seu consumo pelo



* C D 2 0 2 7 9 5 1 6 2 5 0 0 *

condutor, uma vez que, em muitos casos, ela poderia estar sendo ingerida pelo passageiro, ou apenas transportada. Ademais, a proposta do Senado Federal deveria ter permitido algumas exceções, como, por exemplo, nos veículos de transporte de passageiros utilizados dos serviços turísticos, de maneira a não dificultar ou mesmo inviabilizar a prestação desse tipo de serviço.

A emenda nº 9, por sua vez, altera a modificação aprovada na Câmara dos Deputados para o art. 244 da Lei nº 9.503/1997. O texto aprovado nesta Casa prevê que a infração deve ser aplicada quando o condutor deixar de usar capacete de segurança “**ou**” vestuário de acordo com as normas aprovadas pelo Contran. Entende o Senado que a infração deveria ser aplicada em caso de não uso do capacete “**e**” do vestuário. Ora, nesse caso, a infração só poderia ser aplicada na ausência dos dois equipamentos de segurança (capacete e vestuário) quando, na verdade, a ideia é que ela deva ser aplicada na falta de qualquer um deles. Por isso, utilizamos o conector “ou” e não “e”. Dessa forma, não podemos concordar com a mudança proposta pelo Senado.

Relevante também a alteração trazida pela emenda nº 10, pois deixa mais claro que a penalidade de advertência por escrito a ser imposta à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, somente será aplicada caso o infrator não tenha cometido nenhuma outra infração nos últimos nos últimos doze meses.

Creamos que a modificação mais importante aprovada pelo Senado Federal veio estampada na emenda nº 11, que proíbe a substituição das penas privativas de liberdade por penas restritivas de direitos nos crimes de homicídio culposo e de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, quando ficar provado que o condutor estava com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa. É uma alteração na estrutura do sistema punitivo para os crimes de trânsito, que busca interromper a sensação de impunidade nesses crimes, quando envolverem o consumo de álcool ou substâncias entorpecentes. Esperamos que a mudança possa, de fato, representar um avanço no sentido de punir aqueles que insistem nessa postura e provocam acidentes de trânsito ao sentar-se ao volante de um veículo e dirigir sob o efeito de álcool ou drogas.



Por fim, a emenda nº 12 permite que o médico credenciado que tenha sido aprovado em curso de capacitação para médico perito examinador até o dia 10 de dezembro de 2012 continue a exercer essa função. Trata-se de referendar a situação profissional de boa parte dos médicos que já atua em perícias para a obtenção ou renovação da habilitação e que até o ano de 2012 se habilitou por meio de curso de capacitação. Entendemos, entretanto, que não deve haver distinção entre os médicos que estão começando a atuar e aqueles que já exercem a atividade. É preciso haver isonomia de formação entre esses profissionais, de forma que o serviço prestado seja realizado com a mesma efetividade, independente do tempo de credenciamento. É preciso ressaltar que estamos oferecendo o prazo de três anos para que os médicos e psicólogos concluam, respectivamente, o curso de especialista em medicina do trâfego e psicologia do trânsito, que lhe permite atuar como perito examinador. Nesse sentido, optamos por manter o texto aprovado nesta Casa e rejeitar a emenda do Senado Federal.

Assim, acerca da constitucionalidade formal das emendas apresentadas pelo Senado Federal, consideramos que foram obedecidos os ditames constitucionais relativos à competência legislativa da União (CF, art. 22, XI), sendo atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com posterior sanção do Presidente da República (CF, art. 48), mediante iniciativa legislativa concorrente (CF, art. 61, *caput*). Não há, de outra parte, qualquer violação a princípios ou normas de ordem material na Constituição de 1988. No que tange à juridicidade e boa técnica legislativa, as emendas não contrariam os princípios e regras que regem o ordenamento jurídico, harmonizando-se com o conjunto de normas jurídicas, e estão em consonância com o disposto na Lei Complementar nº 95/98.

Com relação ao mérito, entendemos que algumas emendas apresentadas pelo Senado Federal trazem avanços importantes para o Código de Trânsito Brasileiro e promovem reparos em pequenas incorreções verificadas no texto original aprovado nesta Casa. Outras, entretanto, pelos motivos expostos, não merecem nossa aprovação.



* c d 2 0 2 7 9 5 1 6 2 5 0 0 *

Ante o exposto, no âmbito da Comissão Especial, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa de todas as emendas do Senado Federal, e, no mérito, pela rejeição das Emendas nºs 6, 7, 9 e 12 e pela aprovação das Emendas nºs 1, 2, 3, 4, 5, 8, 10 e 11 ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado JUSCELINO FILHO

Relator



* C D 2 0 2 7 9 5 1 6 2 5 0 0 *