



**Presidência da República**  
**Casa Civil**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

**MENSAGEM Nº 588, DE 13 DE OUTUBRO DE 2020**

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público e inconstitucionalidade, o Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências”.

Ouvido, o Ministério da Infraestrutura manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

**§ 1º do art. 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do projeto de lei**

“§ 1º A autorização de que trata o **caput** deste artigo será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a 30 (trinta) dias.”

**Razões do veto**

“A propositura legislativa prevê que a emissão de Autorização Especial de Trânsito (AET) para todo veículo ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a 30 (trinta) dias.

Entretanto, e embora se reconheça o mérito da proposta, a medida tem o potencial de inviabilizar as atividades do *Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, tendo em vista que sob o atual regramento, o qual disciplina apenas a emissão da AET para veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, foram emitidas pela autarquia, em 2019, 275.000 (duzentas e setenta e cinco mil) autorizações, e com o novo regramento, estima-se que serão emitidas 3.100.000 (três milhões e cem mil) AET por ano, o que equivaleria o aumento de 11.272% no número de autorizações concedidas pelo órgão.*

Assim, apesar da boa intenção do legislador, o dispositivo do projeto de lei contraria o interesse público ao promover um acréscimo de demanda desproporcional às atividades atualmente desempenhadas pelo DNIT, em aumento da burocracia e do período de atendimento dos requerimentos de autorização, implicando em grande prejuízo para o transporte de cargas em território nacional, além do grande impacto econômico.”

**Parágrafo único do art. 268 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do projeto de lei**

“Parágrafo único. Além do curso de reciclagem previsto no **caput** deste artigo, o infrator será submetido à avaliação psicológica nos casos dos incisos III, IV e V do **caput** deste artigo.”

**Razões do veto**

“A propositura legislativa determina a realização de avaliação psicológica ao condutor que se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial (inciso III); condenado judicialmente por delito de trânsito (inciso IV); ou, a qualquer tempo, colocar em risco a segurança do trânsito (inciso V).

Entretanto, e em que pese o mérito da proposta, a inclusão do inciso V do art. 268 no rol contraria o interesse público por gerar insegurança jurídica ao encerrar norma restritiva de direito aberta e que comporta interpretação, de forma que não se mostra razoável a imposição de avaliação psicológica ao condutor.

Ademais, deve ser observado que o dispositivo trata a avaliação psicológica como uma punição, pois o condutor é obrigado a se submeter à ela, mas não a obter determinado resultado no exame. Contudo, a avaliação psicológica, pela sua natureza e considerando o disposto no art. 256 do CTB, não é uma medida punitiva.”

O Ministério da Infraestrutura, juntamente com o Ministério da Economia acrescentou veto ao dispositivo a seguir transcrito:

**Caput do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º e art. 5º do projeto de lei**

“Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran:”

“Art. 5º Os médicos e psicólogos peritos examinadores que não atenderem aos requisitos previstos no **caput** do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), terão o direito de continuar a exercer a função de perito examinador pelo prazo de 3 (três) anos até que obtenham a titulação exigida.”

**Razões dos vetos**

“A propositura legislativa estabelece que o candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran.

Entretanto, a medida contraria o interesse público, tendo em vista que não se mostra adequada a previsão de restringir a realização dos exames de aptidão física e mental aos médicos e psicólogos peritos examinadores, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, pois não é crível que os profissionais que não dispõem dessa titulação não possuam prática necessária para a realização de tais exames.

Ademais, tal medida ao impor restrições ao exercício de determinada profissão ofende o direito fundamental previsto no art. 5º, XIII, da Constituição da República, quando atinge seu núcleo essencial (v. g. RE 511.961, Rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, DJe de 13/11/2009).”

A Casa Civil da Presidência da República opinou pelo veto aos seguintes dispositivos:

**Art. 233-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserido pelo art. 1º do projeto de lei**

“Art. 233-A. Deixar de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias, conforme o disposto no art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 deste Código:

Infração – leve;

Penalidade – multa.”

**Razões do veto**

“A propositura legislativa estabelece como infração administrativa passível de multa aplicável ao antigo proprietário (vendedor), caso este deixe de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias, conforme o disposto no art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Entretanto, e embora a boa intenção do legislador, a medida contraria o interesse público ao criar um tipo administrativo próprio com dupla apenação para o mesmo fato ao vendedor, uma vez que o art. 134 já prevê a penalidade de responsabilização solidária da multa imposta ao comprador, prevista no art. 123 combinada com o art.233, caso ele não informe o novo titular do veículo.

Ademais, não é viável que o antigo proprietário faça acompanhamento diário com o intuito de constatar se houve ou não a transferência, de responsabilidade do comprador, já que muitas vezes o vendedor se quer tem contato com o novo proprietário, além de ser ônus para o vendedor, tendo em vista que a solidariedade no pagamento da multa já é suficiente para estimulá-lo a cumprir sua obrigação.”

**Art. 56-A, parágrafo único do art. 211 e inciso XII do art. 244, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inseridos pelo art. 1º do projeto de lei**

“Art. 56-A. É admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º Se houver mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 2º Se houver faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no § 1º deste artigo.

§ 3º Não será admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

§ 4º A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos.

§ 5º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar áreas de espera específicas para os veículos de que trata o **caput** deste artigo, junto aos semáforos, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran.”

“Parágrafo único. A infração definida no **caput** deste artigo não se aplica à passagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor na forma prevista no art. 56-A deste Código.”

“XII – em desacordo com o disposto no art. 56-A deste Código:

Infração – grave;

Penalidade – multa.”

**Razões dos vetos**

“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja ‘fluxo lento’ aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN.”

Essas, Senhor Presidente, as razões que me conduziram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Este texto não substitui o publicado no DOU de 14.10.2020