

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.857, DE 2010 **(Apenso PL Nº 2.877, de 2011)**

Altera os arts. 7º, 21, 54, 231, 280 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Autor: Deputado Carlos Zarattini

Relator: Deputado Hugo Leal

I - RELATÓRIO

Encontram-se para análise deste Órgão Técnico, o projeto de lei acima ementado e seu apenso, o PL nº 2.877, de 2011. O projeto principal altera sete dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Nessas alterações, o autor, Deputado Carlos Zarattini, estabelece atribuições de trânsito para as agências reguladoras de transporte terrestre, no âmbito federal e nas esferas estaduais, e ainda trata do excesso de peso no transporte de carga. Essa também é a preocupação do Deputado Diego Andrade no apenso, a partir da modificação de dois artigos do CTB.

Sobre o PL nº 6.857, de 2010, relatamos o que segue:

Art. 7º - Acréscimo do inciso VIII, incorporando na composição do Sistema Nacional de Trânsito, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e suas correspondentes estaduais, todas elas reguladoras e fiscalizadoras de rodovias concedidas à iniciativa privada, no âmbito de suas atuações.

Art. 21 – Acréscimo do parágrafo segundo, estendendo às agências referidas no inciso VIII do art. 7º as competências relativas ao planejamento, operação e fiscalização do trânsito expressas no dispositivo, para aplicação nas rodovias concedidas, por elas reguladas e fiscalizadas.

Art. 54 – Acréscimo de parágrafo único, proibindo a circulação em rodovias de motocicletas com potência inferior a 250 cilindradas.

Art. 231 – Alteração do inciso V, pela retirada da tolerância de percentual de peso devido à aferição do equipamento, como também da remissão do assunto ao CONTRAN, e o acréscimo de texto passando a considerar infração transitar com o veículo com excesso no peso bruto total, no peso bruto total combinado, nos eixos ou em conjuntos de eixos, em relação aos limites estabelecidos. Na penalidade de multa, o PL adota valores na moeda em uso, o Real, em substituição à previsão do texto original, que era é Unidade Fiscal de Referência – UFIR. Tais valores correspondem a reajuste de cerca de setenta por cento sobre a conversão da UFIR em real, ao tempo de sua extinção. As alterações do art. 54 incluem a retirada da medida administrativa vigente de retenção do veículo e transbordo da carga excedente, e a inclusão de dois novos parágrafos, com a renumeração do atual parágrafo único para parágrafo primeiro, cuja modificação consiste na retirada da previsão de percentual de tolerância, para manter a coerência com o inciso V alterado. No entanto, o parágrafo segundo acrescido estabelece percentual de cinco por cento de tolerância sobre os limites de pesos regulamentares, para suprir a incerteza de medição do equipamento. De acordo com o parágrafo terceiro aditado, esse percentual não deve ser incorporado aos limites de peso bruto total e peso bruto total combinado, peso por eixo e peso por conjunto de eixos.

Art. 257 – Modificação do parágrafo quarto, mediante a previsão do prazo de quinze dias para apresentação do único embarcador, na forma disposta pelo CONTRAN, pelo proprietário do veículo de carga flagrado com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, cuja documentação da carga indica valor inferior ao aferido, sob pena de lhe ser imputada as sanções correspondentes.

Art. 280 – Acréscimo do parágrafo quinto, estabelecendo que as agências de transportes terrestres, federal e estaduais, poderão credenciar como agente da autoridade de trânsito, funcionários das

concessionárias de rodovias por elas fiscalizadas, para operar, sob a supervisão dessas agências, aparelho eletrônico, equipamento audiovisual ou outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN e homologado pelo INMETRO, respeitada a restrição imposta no parágrafo quarto, que delimita os agentes públicos competentes para lavrar o auto de infração, quais sejam o servidor civil, celetista ou estatutário e ainda o policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 320 – Acréscimo do parágrafo segundo, destinando a receita auferida pelo recebimento de multas de trânsito relativas à evasão ao pagamento do pedágio, prevista no art. 209, para ressarcir as operadoras de vias pedagiadas, conforme o montante dos prejuízos por elas atestados.

A cláusula de vigência prevê o período de cento e vinte dias para a entrada em vigor da lei, contado a partir de sua publicação.

O PL apenso dispõe sobre o excesso de peso, restringindo sua comprovação à pesagem do veículo, razão pela qual o Deputado Diego Andrade retira, do §1º do art. 99 da Lei, a alternativa de aceitar o registro de peso em documento fiscal. O Autor acrescenta os §§ 5º e 6º ao art. 280, incorporando a restrição referida como exigência para a emissão do auto de infração, para os casos comprovados de excesso de peso.

Pela proposta, o PL passa a vigor a partir do dia de sua publicação.

Distribuídos em caráter conclusivo para exame das comissões indicadas, os projetos seguirão para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Embora modifique sete artigos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o PL nº 6.857, de 2010, apresenta dois temas principais, quais sejam o de incorporar atribuições de trânsito para as agências de transportes terrestres e o de modificar aspectos relacionados ao excesso de peso do transporte de carga.

O PL pretende incluir as agências de transportes terrestres, tanto a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, de âmbito federal, quanto as suas congêneres estaduais, no Sistema Nacional de Trânsito, assegurando-lhes todas as competências relacionadas no art. 21, relativas ao planejamento, operação e fiscalização do trânsito, para atuação nas rodovias concedidas, por elas reguladas e fiscalizadas. Em adendo, o PL prevê a possibilidade das agências credenciarem funcionários das concessionárias, para atuar, sob sua supervisão, como agentes da autoridade de trânsito na operação dos aparelhos eletrônicos, equipamentos audiovisuais ou outro engenho tecnológico disponível usado para o registro das infrações do trânsito nessas rodovias concedidas.

Tais pretensões impõem o exame da esfera de atuação da ANTT no âmbito federal, que de acordo com o art. 22 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, restringe-se tão somente a:

- “I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;
- II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;
- III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- IV – o transporte rodoviário de cargas;
- V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;
- VI – o transporte multimodal;
- VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.”

Na esteira da ANTT, a lei assegura campos idênticos de atuação para as agências estaduais, embora restritos aos respectivos territórios de cada unidade da federação.

Assim, não vemos como abrigar as mudanças propostas no PL nº 6.857/10, que repassam os encargos diretamente relacionados com o trânsito para a responsabilidade direta ou indireta, mediante convênio, da ANTT e das agências estaduais.

É preciso ter em conta que a eficiência da ação administrativa do Estado depende da distribuição adequada da diversidade de competências aos diferentes órgãos públicos.

Embora complementares, as atividades de trânsito e transportes guardam especificidades que demandam ações próprias. Abrir o precedente de prover atributos de trânsito aos órgãos reguladores e fiscalizadores de concessões rodoviárias pode ensejar demandas em sentido contrário, ou seja, dos órgãos de trânsito pleitear as competências das agências. Certamente, a qualidade dos serviços prestados seria comprometida.

Ora, como as agências não dispõem de estrutura administrativa para incorporar os mandatos do projeto de lei, dependeriam da formulação de convênios com os órgãos executivos e de fiscalização rodoviários de trânsito.

Ainda sobre o tema, destacamos a proposta contida no § 5º do art. 280, no qual se garante às agências o poder de credenciar os funcionários das concessionárias das rodovias por elas gerenciadas como agentes da autoridade de trânsito, para efeito de operação dos engenhos tecnológicos utilizados no registro de infrações de trânsito. A proposta pretende forjar agentes públicos com vínculos trabalhistas com empresas privadas, a partir de uma condição esdrúxula e criando uma figura jurídica exótica, sem amparo nos direitos administrativo e trabalhista, tendo em vista que o poder de polícia do agente público, que é indelegável, é assegurado mediante a investidura em cargo público, via concurso público, conforme estipula o inciso II do art. 37 da Constituição Federal.

Por fim, o PL em foco introduz o parágrafo segundo no art. 320 do CTB, destinando parcela da receita obtida mediante a aplicação da infração de evasão de pedágio, prevista no art. 209 do Código, para as

empresas concessionárias, com o intuito de ressarcir-las das perdas advindas dessa prática. Em princípio, acreditamos que os contratos de concessão deveriam prever tal ressarcimento, introduzindo dispositivos compensatórios, que incluíssem no cálculo do valor do pedágio percentual para cobrir esse tipo de prejuízo.

Sobre a proibição de motocicletas com cilindrada inferior a 250 centímetros cúbicos circularem em rodovias, consideramos, sob o ponto de vista formal, mais apropriado inserir o tema em dispositivo próprio, art. 55-A e, no mérito, reduzir o limite de cilindradas para 125, tendo em vista o desempenho satisfatório dessas motos, excepcionando os trechos rodoviários com interfaces urbanas, cujas características operacionais sejam similares às vias urbanas. Justifica-se tal exceção quando as rodovias cortam o tecido de cidades, onde as motocicletas menos potentes são muito utilizadas nos deslocamentos diários da população.

Quanto aos dispositivos sobre o excesso de peso no transporte de carga, temos a colocar o que segue.

Faz-se necessário não confundir a margem de erro aceitável própria da balança, enquanto equipamento metrológico, com a admissão de tolerância de sobrepeso. Por isso, propomos nova redação para o § 2º do art. 231 do PL e a retirada do seu § 3º.

Outro aspecto a considerar é o fato de a redação original do CTB prever apenas o transbordo de carga como condição para o veículo flagrado com excesso de peso continuar a viagem. Atualmente, os caminhões com mais de duas unidades, a exemplo do bi-trem, podem ter uma das unidades de carga desatrelada do conjunto flagrado com excesso de peso, a qual, após ser acoplada à nova unidade tratora, segue viagem normalmente, juntamente com o caminhão original. Desse modo, ficam sem sentido o § 1º do art. 231 do PL, como também o § 2º do art. 275 do CTB, para o qual oferecemos ajuste de redação.

O § 4º do art. 257 do PL prevê, para os casos em que for constatado excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total em caminhões cujo embarcador seja o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto seja inferior ao aferido na balança, o prazo de quinze dias para o proprietário apresentar o embarcador, sob pena de ser responsabilizado pela infração. A proposta mostra-se desconexa, porque a

nota fiscal deve, obrigatoriamente, trazer o nome do embarcador, para o qual há previsão de aplicação de multa no próprio § 4º. Nas situações de carga desacompanhada de nota fiscal, o proprietário será responsável pela infração, vide o § 2º do mesmo dispositivo, sem prejuízo das demais sanções a ele aplicáveis.

Quanto ao PL nº 2.877, de 2011, em que pese a boa intenção do Autor, Deputado Diego Andrade, de validar o peso do veículo de carga atestado somente nas balanças implantadas nas vias, a realidade subjugava a ideia, considerando a existência de apenas setenta unidades para 57 mil quilômetros de rodovias federais pavimentadas. Sem dúvida, tal quantidade é insuficiente para assegurar uma abordagem eficiente e abrangente da fiscalização.

Assim, torna-se precipitado abraçar tal medida, sob o risco de contribuir para o desgaste do pavimento das rodovias e o aumento dos acidentes.

Frente às argumentações expostas, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 6.875, de 2010, na forma do Substitutivo anexo e pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2.877, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado HUGO LEAL
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.875, DE 2010

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para dispor sobre o transporte de carga e a circulação de motocicletas em rodovias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para dispor sobre o transporte de carga e a circulação de motocicletas em rodovias.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 55 – A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 55-A. Fica proibida a circulação, em rodovias, de ciclomotores, motonetas e de motocicletas com cilindrada inferior a 125 centímetros cúbicos, exceto nos trechos inseridos em áreas urbanas, cujas características operacionais sejam similares às de vias urbanas.”

Art. 3º Alterem-se os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 231. Transitar com o veículo:

.....

V – com excesso no peso bruto total, no peso bruto combinado, nos eixos ou em conjunto de eixos, em relação aos limites estabelecidos.

Infração – média;

Penalidade – multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante da seguinte tabela:

- a) até seiscentos quilogramas – R\$ 9,00 (nove reais);
- b) acima de seiscentos até oitocentos quilogramas – R\$ 18,00 (dezoito reais);
- c) acima de oitocentos até mil quilogramas – R\$ 36,00 (trinta e seis reais);
- d) acima de mil até três mil quilogramas – R\$ 54,00 (cinquenta e quatro reais);
- e) acima de três mil quilogramas até cinco mil quilogramas – R\$72,00 (setenta e dois reais);
- f) acima de cinco mil quilogramas – R\$ 90,00 (noventa reais).

.....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa – remoção do veículo;

.....

Parágrafo único. Na fiscalização de peso dos veículos por meio de balança, deverá ser observado o erro máximo admissível do equipamento, conforme a legislação metrológica, sobre os limites de peso regulamentares, na forma que dispuser o CONTRAN. (NR)

Art. 275.....

.....

§ 2º No caso do conjunto de veículos com mais de duas unidades, considerar-se-á atendido o disposto no *caput* pelo desatrelamento de uma delas.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado HUGO LEAL Relator