

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 6.132, DE 2005

**Acrescenta parágrafo único ao art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para definir a competência do órgão executivo rodoviário da União, em termos de fiscalização de trânsito.**

**Autor:** Deputado GONZAGA PATRIOTA

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Gonzaga Patriota, propõe a inclusão de parágrafo único no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, com o objetivo de retirar do órgão executivo rodoviário da União a competência estabelecida no inciso VI do mesmo artigo, qual seja, executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito e, ainda, as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.

O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes – CVT, e de Constituição de Justiça e de Cidadania – CCJC. Na CVT, foi apresentado voto pela aprovação do projeto nos termos do parecer do Relator Deputado Giovanni Queiroz. Também foi oferecido voto em separado, de autoria do Deputado Cláudio Cajado, que opina pela rejeição da proposição. O parecer, entretanto, não chegou a ser apreciado pela CVT.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Gonzaga Patriota, já recebeu parecer favorável nesta Comissão apresentado pelo Deputado Giovanni Queiroz, o qual não chegou a ser apreciado. Em virtude da nossa total concordância com o tratamento dado à matéria pelo nobre Relator que nos antecedeu na análise dessa proposição, resolvemos adotar os termos do voto por ele apresentado, transcrito a seguir.

*O ilustre Autor da proposição em análise, Deputado Gonzaga Patriota, propõe a diminuição das atribuições do órgão executivo rodoviário da União, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, retirando a competência genérica que lhe foi dada pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, para executar a fiscalização de trânsito e arrecadar os recursos provenientes da aplicação de multas. De acordo com o Autor, as atribuições do DNIT na área de fiscalização devem limitar-se ao disposto nos incisos VII, XII e XVI, que tratam, respectivamente, do excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos; emissão de poluentes e ruídos; e do tráfego de veículos que necessitam de autorização especial.*

*Antes de qualquer coisa é preciso deixar consignado que, em nosso entender, há um conflito de competências, inaceitável, entre a Polícia Rodoviária Federal e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT nas atividades relacionadas à fiscalização de trânsito. Nas rodovias federais, tanto a Polícia Rodoviária Federal, quanto o DNIT exercem a fiscalização, aplicam as multas por infrações de trânsito e arrecadam os valores decorrentes.*

*A atribuição de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal decorre da própria Constituição Federal, que em seu art. 144, § 3º, estabelece que cabe a esse órgão o patrulhamento ostensivo das rodovias federais. Da leitura do art. 20 do CTB, depreende-se que compete à Polícia Rodoviária exercer de forma ampla a fiscalização do trânsito nas rodovias federais, aplicando e arrecadando as multas impostas.*

*O DNIT, por sua vez, foi criado pela Lei nº 10.233/2002, para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação de infraestrutura de transportes. No entanto, essas atribuições originais são irracionalmente extrapoladas, na medida em que o inciso VI*

*do art. 21 do CTB, dá competência ao órgão executivos rodoviários da União (DNIT), dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios de executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades e arrecadar as multas que aplicar.*

*Reparem que, enquanto o art. 20 do CTB define as competências da Polícia Rodoviária Federal, o art. 21 estabelece as atribuições dos órgãos executivos rodoviários para os três níveis de Governo: União, Estados e Municípios. Acontece que, naquela época, a Polícia Rodoviária Federal já era encarregada da fiscalização rodoviária no âmbito federal e, por esse motivo, a redação do art. 21 do CTB, aprovado no Congresso Nacional, continha um parágrafo único que excetuava da competência do órgão rodoviário da União, no caso o DNIT, as atribuições constantes do inciso VI. Preocupava-se o legislador em deixar claro que a fiscalização de trânsito, no âmbito das rodovias federais, deveria ser exercido pela Polícia Rodoviária Federal.*

*Esse parágrafo único, entretanto, foi vetado pelo Presidente da República, sob a justificativa de que poderia levantar dúvidas quanto à competência da União para executar a fiscalização de trânsito. Na verdade, em nosso entender, o veto foi extremamente prejudicial, porque deu a mesma competência a dois órgãos federais distintos, resultando na controvérsia que hoje vivenciamos.*

*Esse projeto de lei vem, portanto, resolver essa pendência, restaurando a pretensão original do Legislador, qual seja, dar à Polícia Rodoviária Federal ampla competência para a fiscalização de trânsito nas rodovias federais, e, ao DNIT, competências específicas, relativas ao excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos; emissão de poluentes e ruídos; e do tráfego de veículos que necessitam de autorização especial. Dessa forma, fica clara a atuação de cada um dos envolvidos na fiscalização rodoviária de âmbito federal, o que poderá proporcionar uma ação mais eficiente dessas entidades, evitando a duplicidade de esforços e otimizando os recursos empregados.*

*Não obstante concordarmos com o mérito da matéria, a Lei Complementar nº 95/1998, em seu artigo 12, inciso III, alínea c, veda o aproveitamento do número de dispositivo revogado, como é o caso do parágrafo único do art. 21 do CTB. Desse modo, estamos propondo um substitutivo ao projeto de lei em análise, com o objetivo de adequar as alterações propostas ao texto do CTB em vigor.*

Aduzimos, por absoluta pertinência e oportunidade, que o mesmo procedimento deve ser adotado no âmbito estadual onde há a Polícia Militar, como agente de fiscalização nas rodovias estaduais, e os DERs como órgãos executivos rodoviários estaduais. Assim, contemplamos no Substitutivo redação dando igual entendimento para o âmbito estadual.

Diante de todo o exposto, nosso voto é pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 6.132, de 2005, na forma do substitutivo que ora apresentamos.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.132, DE 2005

Altera a redação dada ao inciso VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para explicitar a competência dos órgãos executivos rodoviários dos Estados e da União, com relação à fiscalização de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a redação dada ao inciso VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para explicitar a competência dos órgãos executivos rodoviários dos Estados e da União, com relação à fiscalização de trânsito.

Art. 2º O inciso VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 21. ....  
..... :

VI – exceto para os órgãos executivos rodoviários dos Estados e da União, executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

..... .” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**  
Relator