

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 822, DE 2015

Altera a Lei n.º 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para unificar competências de fiscalização das infrações de trânsito, tornando-as comuns aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

Autor: Deputado HUGO MOTTA

Relator: Deputado GONZAGA PATRIOTA

I – RELATÓRIO

Vem, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, a proposição em epígrafe, de autoria do Deputado Hugo Motta com o propósito de unificar competências de fiscalização das infrações de trânsito, tornando-as comuns aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

Justifica o autor:

“O trânsito no Brasil é tratado como tema de interesse nacional e se dá, em toda a extensão do território brasileiro, de maneira uniforme e livre. Nesse sentido, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prevê a divisão de responsabilidades entre os Entes federativos, num espírito de cooperação e integração entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Os Municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito, quando comparado à legislação anterior ao CTB, o então Código Nacional de Trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é no Município que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta.

O CTB, ao dispor sobre as competências dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios acerca da fiscalização das infrações de trânsito, dita que a fiscalização municipal deve ser feita por meio dos respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito, no âmbito de suas circunscrições, e que estará restrita às infrações que possuam sua origem na circulação, estacionamento e parada dos veículos, ou seja, aquelas relacionadas diretamente ao uso do solo. Aos órgãos e entidades executivos de trânsito estaduais e distrital, por sua vez, compete a fiscalização das infrações relacionadas ao condutor e ao veículo, isto é, as infrações que porventura possam ser identificadas como não relacionadas diretamente ao uso do solo.

Ora, percebe-se aqui uma clara, porém nem sempre bem definida, separação de competência entre os Entes federativos. Não raras vezes, surgem questões relacionadas a conflitos de competência a serem dirimidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e pelos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN).

Com a presente proposta de unificação das competências, os conflitos deixarão de existir, uma vez que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e dos Municípios terão competência para fiscalizar o trânsito tanto no âmbito da circunscrição estadual quanto municipal.

Cabe salientar que, no caso do Distrito Federal, como não existem Municípios, o órgão executivo de trânsito (DETRAN/DF) já acumula as competências estaduais e municipais.

Outro ponto que merece destaque se refere aos serviços prestados pelos entes públicos. De acordo com o caput do art. 37 da Constituição Federal:

“Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (...)” (grifo nosso).

Com esse dispositivo, fica evidente que somente a estrita observância, por parte da Administração, dos mandamentos legais, de forma impessoal, moral e pública, não é suficiente. Os entes públicos devem se pautar também pela eficiência em suas atividades, de modo a prestar à sociedade um serviço mais ágil, de maior alcance e de maior abrangência.

No que tange à fiscalização das infrações de trânsito, a eficiência se traduz no alcance por parte do Estado aos condutores infratores.

Quanto maior a capacidade fiscalizadora dos entes públicos, mais eficiente será o controle do cumprimento das normas de circulação e conduta previstas no CTB. Consequentemente, mais seguro e harmonioso será o trânsito nas vias brasileiras.

É sabido que a estrutura administrativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito das esferas estaduais e municipais é consideravelmente limitada. O número de agentes de trânsito para exercer a fiscalização das vias e rodovias brasileiras é reduzido e insuficiente para cobrir o crescente número de veículos em circulação. Ao se propor a unificação das competências entre os entes públicos, pretende-se ampliar a abrangência dessa fiscalização, tornando-a mais eficiente.

Importa destacar que o instituto Avante Brasil realizou levantamento mundial sobre mortes no trânsito em 2010, no qual apresentou um ranking com os dez países mais violentos nesse quesito, em uma amostra de 183 países. Em termos absolutos, o Brasil figurou como o quarto país do mundo com maior número de mortes no trânsito, ficando atrás somente da China, Índia e Nigéria.

No trânsito caótico que estressa e põe em risco a vida dos brasileiros, a atuação mais eficiente e mais abrangente da fiscalização de trânsito desponta como fator determinante para a redução desses alarmantes índices de acidentes e mortes no trânsito. Nesse sentido, esta Casa tem o dever de promover ações para melhorar a ação dos órgãos e entidades executivos de trânsito e, por consequência, melhorar a qualidade de vida nas cidades e rodovias brasileiras.

Ante o exposto, o autor apresentou este Projeto de Lei, na certeza de que a unificação das competências da fiscalização das infrações de trânsito no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios será um passo importante para tornar a fiscalização mais eficiente e, assim, melhorar a situação do trânsito no País.”

A matéria, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno, tramita sob o regime conclusivo, isto é, admitida nesta Comissão será remetida diretamente ao Senado Federal, uma vez que já foi aprovada pela Comissão de mérito, qual seja, a Comissão de Viação e Transportes.

Compete-nos, nos termos do art. 54, I, também do Regimento Interno, a análise da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O presente projeto pretende alterar os arts. 22 e 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de modo a unificar as competências de fiscalização das infrações de trânsito no âmbito dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Preliminarmente, cumpre destacar que a competência legislativa para tratar do tema trânsito é privativa da União, por força do art. 22, XI, da Lei Maior:

Art. 22. Compete **privativamente à União** legislar sobre:

(...)

XI - **trânsito** e transporte;

Sob este preliminar ponto de vista, afigura-se o presente projeto de lei de insofismável constitucionalidade. Já que respeita o pacto federativo estatuído na nossa Carta Magna.

Também, cumpre ressaltar que com a promulgação da Emenda Constitucional nº 82/2014 (EC 82/2014), que acresceu o § 10º ao art. 144 da Constituição Federal Brasileira, algumas atribuições, sobretudo a de fiscalização, foram conferidas aos órgãos ou entidades executivos e aos seus Agentes de Trânsito Estadual, Municipal e do Distrito Federal, de maneira igualitária, para cada ente federativo, sem qualquer ressalva ou segmentação, senão vejamos:

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: [\(Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014\)](#)

I - compreende a educação, engenharia e **fiscalização de trânsito**, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e [\(Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014\)](#)

II - **competete**, no âmbito dos **Estados**, do **Distrito Federal** e dos **Municípios**, **aos** respectivos **órgãos ou entidades executivos** e **seus agentes de trânsito**, estruturados em Carreira, na forma da lei. [\(Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014\)](#)

Portanto, se a Carta Magna não segmentou a competência de fiscalização de trânsito conferida aos órgãos ou entidades executivos e aos seus Agentes de Trânsito Municipais, Estaduais ou do Distrito Federal, o CTB não o pode segmentar, tal qual vige os seus atuais arts. 22 e 24. Vê-se, claramente, que a competência legislativa privativa sobre o tema trânsito conferida à União restou limitada pelo novel § 10º, do art. 144, da Constituição, na medida em que deverá legislar sobre o tema, com observância ao que trouxe a EC 82/2014. Logo, o presente projeto de lei visa adequar o CTB à nova configuração estatuída pela Carta Magna de nosso País.

Impende evidenciar, ainda, que o atual CTB permite, segundo o seu vigente art. 24, VI, que os Municípios executem a fiscalização de trânsito, atuando e aplicando as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada. Destaque-se o termo circulação!

Segundo o Anexo I do vigente CTB, encontramos o termo circulação em:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à **circulação** de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à **circulação** exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOVIA - pista própria destinada à **circulação** de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a **circulação** de veículos automotores.

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à **circulação**, parada ou estacionamento

de veículos, ou à **circulação** de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à **circulação** exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a **circulação** de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à **circulação** pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à **circulação** prioritária de pedestres.

Ora, vê-se, limpidamente, que o termo circulação se refere a trânsito, pois nos remete a circulação de pedestres, ciclos, bicicletas, ciclistas, veículos e veículos automotores. Então se o CTB conferiu à fiscalização municipal o poder de atuar e aplicar medidas administrativas por circulação, é óbvio que deve fiscalizar o trânsito como um todo. A limitação de fiscalização municipal adveio, erroneamente, por força da portaria nº. 59, de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), em virtude de uma interpretação errônea da limitação conferida aos Detran's no art. 22, V, do CTB, onde dever-se-ia a referida portaria apenas limitar a atuação dos Detran's e não dos Municípios, já que as infrações de circulação (art. 24, VI, do CTB) são de competência deste ente e não daquele órgão estadual. O que é lógico, já que os logradouros públicos, conforme anexo I, do CTB, é destinado à **municipalidade** para circulação, parada ou estacionamento de veículos!

Ou seja, o Município é quem pavimenta as ruas, sinaliza, define as orientações de sentido, entre outros, e não os Detran's. Não há, sobremaneira, vias urbanas estaduais, todas as vias urbanas são de algum município, seja ele uma capital de Estado ou não, ressalvado apenas o caso do Detran do Distrito Federal, por força do art. 32, da Lei Maior, e art. 24, § 1º, do CTB.

O presente projeto de lei também visa dar competência de fiscalização rodoviária aos Detran's, pois estes possuem, atualmente, vedação imposta neste tema, por força do art. 22, V, do CTB. Fazendo com que possa executar a fiscalização de excesso de pesos, dimensões e lotações de veículos. O que

se afigura razoável, já que a EC 82/2014, não segmentou a fiscalização de trânsito.

Dessarte, vemos que o presente projeto de lei visa corrigir o que foi interpretado erroneamente pelo CONTRAN, adequando o CTB à vigente norma constitucional implementada pela EC 82/2014.

Pelas precedentes razões, sobretudo as exaradas de envergadura constitucional e plena observância da lei complementar nº. 95, de 26 de fevereiro de 1998, manifesto meu voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº. 822, de 2015, apresentado à esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Sala da Comissão, em de 2015.

Dep. **GONZAGA PATRIOTA**

Relator