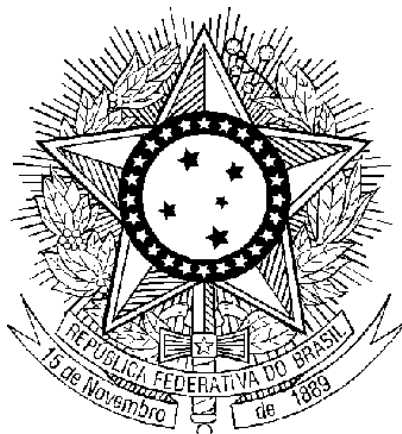


AVULSO NÃO
PUBLICADO
INCONSTIT.
E
INJURIDICIDADE
NA CCJC



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.077-B, DE 2005

(Do Sr. Nelson Bornier)

Obriga todas as praças de pedágio a criarem guichês específicos para o atendimento à veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JAIR DE OLIVEIRA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela inconstitucionalidade e injuridicidade (relator: DEP. REGIS DE OLIVEIRA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo Relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

III – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Ficam obrigadas todas as praças de pedágio a criarem guichês específicos para o atendimento à veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

Art. 2º Esta lei entra em vigor após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição objetiva contemplar estes veículos, tendo em vista que o tempo despendido pelos motociclistas é consideravelmente maior para pagar o pedágio. O motociclista tem de retirar as luvas, pegar o dinheiro que, na moto, pode estar guardado numa pochete ou bolsa, por exemplo. Caso esteja chovendo, o acesso aos documentos e ao dinheiro se tornará mais complicado, porque o motociclista terá de abrir a capa de chuva, após tirar suas luvas. Além de que qualquer comunicação com o operador da cabina implicará na retirada do capacete.

Quanto ao posicionamento da moto no pedágio, a situação também é especial. Se a moto avançar ao lado dos carros, haverá reclamações de toda ordem, se a moto se posicionar na fila, ocupando o lugar de um carro, os motoristas se posicionarão ao lado da moto, como acontece no trânsito no dia a dia.

A maioria das motos, não podem ficar paradas por muito tempo com o motor ligado. O motociclista tem que desliga-la e empurra-la, ao longo da fila, até a cabina. O resultado imediato disso tudo, é sempre a demora no atendimento e consequentemente o aumento das filas.

Por considerarmos conveniente e oportuna a proposta, gostaríamos de submetê-la a apreciação desta Casa.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 2005.

Deputado NELSON BORNIER

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 5.077, de 2005, proposto pelo Deputado Nelson Bornier. Trata-se de obrigar as praças de

pedágio a criarem guichês específicos para atendimento a veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

Justificando a iniciativa, o autor afirma que o procedimento de pagamento do pedágio pelos motociclistas, por uma série de circunstâncias, é sempre mais demorado, ocasionando filas.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O autor está absolutamente correto quando afirma que a passagem das motocicletas pelas praças de pedágio é muito mais demorada do que a de outros veículos.

De fato, já ao se aproximarem das cabines, as motocicletas enfrentam o risco de colisão com os veículos maiores, pois todos se movimentam no sentido de buscar as menores filas. Ainda ali, correm maiores riscos de derrapagem, em virtude do eventual acúmulo de óleo na pista, decorrência da paralisação de muitos automotores no local.

Uma vez na fila, dependendo do número de veículos que se acham à sua frente, o motociclista tem que desligar sua moto e empurrá-la até alcançar a cabine de pedágio.

No ato do pagamento, novas dificuldades surgem, pois o condutor precisa retirar e recolocar as luvas e, não raro, procurar em sacola ou compartimento de bagagem da motocicleta o dinheiro necessário. Isso, para não falar das situações em que precisa se comunicar com o operador da cabine, o que exige a retirada do capacete.

Enfim, a situação existente é inadequada tanto sob a ótica da segurança como da fluidez. Daí a oportunidade deste projeto de lei.

Acredito, todavia, que o texto proposto pelo Deputado Nelson Bornier está a merecer alguns aperfeiçoamentos, de sorte que a intenção de S.Ex^a seja materializada formal e tecnicamente da melhor maneira possível.

Com efeito, não se pode obrigar as praças de pedágio a fazer o que quer que seja. São aqueles que administram as rodovias – Administração Pública ou concessionários – os que têm o dever de cumprir a lei. Outro aspecto a se considerar é que, em se tratando de matéria relativa à segurança da circulação de motocicletas, a proposta deveria ser incorporada ao Código de Trânsito Brasileiro, até como forma de viabilizar seu cumprimento em vias sob domínio de quaisquer dos entes federativos.

Sendo o que tinha a dizer, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.077, de 2005, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 11 de agosto de 2005.

Deputado Jair de Oliveira
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.077, DE 2005

Acrescenta dispositivos ao Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a passagem de motocicletas por praças de cobrança de pedágio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores por praças de cobrança de pedágio instaladas em qualquer via pública do território nacional.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 55-A. A passagem de motocicletas, motonetas ou ciclomotores por praça de cobrança de pedágio instalada em via pública deverá se dar por faixa exclusiva ou dedicada preferencialmente a esses veículos, estejam eles isentos ou não do pagamento da tarifa.”

“Art 243-A. Deixar, o responsável pela cobrança de pedágio em via pública, de reservar faixa exclusiva ou preferencialmente dedicada à passagem, pela praça de pedágio, de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa.”

Art. 3º Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 11 de agosto de 2005.

Deputado Jair de Oliveira

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.077/05, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Jair de Oliveira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Homero Barreto e Nelson Bornier - Vice-Presidentes, Ary Kara, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Domiciano Cabral, Edinho Bez, Eliseu Padilha, Eliseu Resende, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Leodegar Tiscoski, Philemon Rodrigues, João Tota, Jurandir Boia, Marcello Siqueira e Sandes Júnior.

Sala da Comissão, em 31 de agosto de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Acrescenta dispositivos ao Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a passagem de motocicletas por praças de cobrança de pedágio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores por praças de cobrança de pedágio instaladas em qualquer via pública do território nacional.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 55-A. A passagem de motocicletas, motonetas ou ciclomotores por praça de cobrança de pedágio instalada em via pública deverá se dar por faixa exclusiva ou dedicada preferencialmente a esses veículos, estejam eles isentos ou não do pagamento da tarifa.”

“Art 243-A. Deixar, o responsável pela cobrança de pedágio em via pública, de reservar faixa exclusiva ou preferencialmente dedicada à passagem, pela praça de pedágio, de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

*Infração – gravíssima;
Penalidade – multa.”*

Art. 3º Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 31 de agosto de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PARECER VENCEDOR

Trata-se de projeto de lei que visa obrigar todas as praças de pedágio a criarem guichês específicos para o atendimento à veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

Como justificativa, o autor, ilustre deputado Nelson Bornier, alega as dificuldades enfrentadas pelos motociclistas nos guichês de pedágio que

vão desde o tempo despendido para o pagamento até a falta de segurança enfrentada no posicionamento das motocicletas nas filas do pedágio.

Distribuída, preliminarmente, à Comissão de Viação e Transporte, o relator, ilustre deputado Jair de Oliveira concluiu pela aprovação da proposição, na forma do substitutivo apresentado.

Submetido à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, o relator, ilustre deputado Carlos Willian apresentou voto pela aprovação da proposição sugerindo o aperfeiçoamento da ementa.

Embora a matéria seja louvável, a sua instituição na ordem jurídica deve ocorrer em conformidade com as disposições constitucionais e legais em vigor.

As estradas são bens públicos que podem ser explorados diretamente ou mediante concessão. Naturalmente, cada ente da federação, União, Estados ou Municípios, goza de discricionariedade administrativa para decidir se, quando e como devem ser exploradas suas vias públicas. Tal discricionariedade permite que cada ente da Federação decida, avaliando critérios de conveniência e oportunidade, quais vias devem ser submetidas à licitação, bem como a melhor oportunidade para realizar tais serviços.

Assim, é importante perceber que o exercício dessa discricionariedade administrativa é de competência exclusiva do Poder Executivo de cada um dos entes federados. Não pode o Poder Legislativo intrometer-se no juízo discricionário que a separação dos poderes assegurou ao Executivo.

Por isso, a doutrina e a jurisprudência vêm reconhecendo que há uma zona de atuação reserva ao executivo, denominando-a “reserva de administração”.

A reserva de administração é aquela que por disposição da lei maior é livre, discricionário e exclusivo desenrolar da ação administrativa.

Segundo Canotilho, “por reserva de administração entende-se um núcleo funcional da administração resistente à lei, ou seja, um domínio reservado à administração contra as ingerências do parlamento” (Canotilho, J. Joaquim Gomes, “Direito Constitucional e Teoria da Constituição”, 6ª edição, Coimbra, 2002, pág. 733).

Nesse sentido é o entendimento do Supremo Tribunal Federal.

“O princípio constitucional da reserva de administração impede a ingerência normativa do Poder Legislativo em matérias sujeitas à exclusiva competência administrativa do Poder Executivo. É que, em tais matérias, o Legislativo não se qualifica como instância de revisão dos atos administrativos emanados do Poder Executivo. Precedentes. Não cabe, desse modo, ao Poder Legislativo, sob pena de grave desrespeito ao postulado da separação de poderes, desconstituir, por lei, atos de caráter administrativo que tenham sido editados pelo Poder Executivo, no estrito desempenho de suas privativas atribuições institucionais. Essa prática legislativa, quando efetivada, subverte a função primária da lei, transgredir o princípio da divisão funcional do poder, representa comportamento heterodoxo da instituição parlamentar e importa em atuação ultra vires do Poder Legislativo, que não pode, em sua atuação político-jurídica, exorbitar dos limites que

definem o exercício de suas prerrogativas institucionais.” (STF, ADI 2364 MC/AL, relator Ministro Celso de Mello, julgada em 01/08/2001 pelo Tribunal Pleno).

O poder de atuação de que dispõe cada órgão superior do Estado deve ser limitado de modo a não invadir ou cercear a execução e aplicação das leis da competência de qualquer dos outros, a fim de que se garanta o equilíbrio inerente à separação de poderes.

Em matéria de organização da estruturação da administração, dos serviços públicos, há um limite de pormenorização normativa que está reservada à regulamentação, sob pena de, do contrário, o legislador já estar, efetivamente, administrando.

Assim, o Poder Legislativo, no estabelecimento de normas gerais, não pode descer a detalhes a ponto de interferir em decisões administrativas, tais como o número máximo ou mínimo de praças de pedágio, o número de atendentes por praça ou, como sugere o projeto de lei sob análise, a inclusão de guichês para atendimento exclusivo de veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos. O poder concedente detém poder discricionário exclusivo, resguardado constitucionalmente da interferência do Poder Legislativo, para decidir sobre a questão.

Diante de todo o exposto, conclui pela inconstitucionalidade, antijuridicidade e, no mérito, pela rejeição.

Sala da Comissão, 18 de setembro de 2007.

Deputado Regis de Oliveira

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, contra os votos dos Deputados Luiz Couto, Geraldo Pudim e José Genoíno, pela inconstitucionalidade e injuridicidade do Projeto de Lei nº 5.077-A/2005, nos termos do parecer do Deputado Regis de Oliveira, designado Relator do vencedor. O parecer do Deputado Carlos William passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Tadeu Filippelli - Presidente, Eliseu Padilha, Bonifácio de Andrada e José Maia Filho - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Biscaia, Antonio Carlos Pannunzio, Augusto Farias, Carlos Bezerra, Colbert Martins, Eduardo Cunha, Efraim Filho, Emiliano José, Felipe Maia, Francisco Tenorio, Geraldo Pudim, Gerson Peres, Gonzaga Patriota, Indio da Costa, Jefferson Campos, João Almeida, João Campos, João Paulo Cunha, José Carlos Aleluia, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, Jutahy Junior, Marcelo Itagiba, Marcelo Ortiz, Márcio França, Maurício Quintella

Lessa, Mauro Benevides, Mendes Ribeiro Filho, Mendonça Prado, Osmar Serraglio, Paes Landim, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Regis de Oliveira, Roberto Magalhães, Rubens Otoni, Sérgio Barradas Carneiro, Sérgio Brito, Valtênir Pereira, Vieira da Cunha, Vilson Covatti, Wolney Queiroz, Zenaldo Coutinho, Arnaldo Faria de Sá, Bispo Gê Tenuta, Chico Lopes, Dilceu Sperafico, Dr. Rosinha, Hugo Leal, João Magalhães, José Guimarães, Leo Alcântara, Luiz Couto, Marcos Medrado, Pastor Pedro Ribeiro, Renato Amary e Silvio Costa.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2009.

Deputado TADEU FILIPPELLI
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO CARLOS WILLIAM

I - RELATÓRIO

1. O presente projeto de lei tem por objetivo obrigar a todas as praças de pedágios a criarem guichês específicos para o atendimento a veículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas e triciclos.

2. Alega-se, em **justificação**, que o tempo despendido pelos motociclistas, para pagar o pedágio, é consideravelmente maior, pois têm de retirar as luvas, pegar o dinheiro, que pode estar guardado numa pochete ou bolsa e, em caso de chuva, o acesso aos documentos e ao dinheiro se torna mais complicado, porque o motociclista terá de abrir a capa de chuva e, após, tirar as luvas. Além disso, a comunicação com o operador da cabine implicará na retirada do capacete.

Acrescenta ainda a **justificação**, quanto ao posicionamento da moto no pedágio, a situação também é especial. Se a moto avançar ao lado dos carros, haverá reclamações de toda ordem; se a moto ficar na fila, ocupando o lugar de um carro, os motoristas se postarão ao lado da moto, como acontece no trânsito, dia a dia.

E mais, a maioria das motos não podem ficar paradas por muito tempo com o motor ligado. O motociclista tem que desligá-la e empurrá-la, ao longo da fila, até a cabine. O resultado imediato disso tudo é sempre a demora na operação e, conseqüentemente, o aumento das filas.

3. A COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES aprovou o projeto, com **Substitutivo**, nos termos do parecer do relator, Deputado JAIR DE OLIVEIRA, dele se colhendo:

“Com efeito, não se pode obrigar as praças de pedágio a fazer o que quer que seja. São aqueles que administram as rodovias – Administração Pública ou concessionários – os que têm o dever de cumprir a lei. Outro aspecto a se considerar é que, em se tratando de matéria relativa à segurança da circulação de motocicletas, a proposta deveria ser incorporada ao Código de Trânsito Brasileiro, até como forma de viabilizar seu cumprimento em vias sob domínio de quaisquer dos entes federativos.”

4. O **Substitutivo** aprovado começa alterando a ementa:

“Acrescenta dispositivos ao Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a passagem de motocicletas por praças de cobrança de pedágio.”

O art. 2º acrescenta os seguintes arts. 55-A e 243-A à Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

“Art. 55-A. A passagem de motocicletas, motonetas ou ciclomotores por praça de cobrança de pedágio instalada em via pública deverá se dar por faixa exclusiva ou dedicada preferencialmente a esses veículos, estejam eles isentos ou não do pagamento da tarifa.”

.....

“Art. 243-A Deixar, o responsável pela cobrança de pedágio em via pública, de reservar faixa exclusiva ou preferencialmente dedicada à passagem, pela praça de pedágio, de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa.”

Quanto ao art. 3º, estabelece cláusula de vigência para cento e vinte dias após a publicação.

É o relatório.

II - VOTO

1. Compete à COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA analisar projetos, emendas e substitutivos submetidos à Câmara e suas Comissões, do ponto de vista da constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa (art. 32, IV, alínea a, do Regimento Interno).

2. Cuida-se do instalar nas praças de pedágio, obrigatoriamente, guichês especializados para atendimento a veículos ciclomotores e outros do gênero.

3. Trata-se, com efeito, de matéria da **competência legislativa privativa da União**, a teor do **art. 22, XI**, da Constituição Federal, segundo o qual:

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

.....

XI – trânsito e transporte;

.....”

4. Com fulcro nessa disposição, foi editada a **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**, que institui o **Código Brasileiro de Trânsito**. Daí por que bem se houve o **Substitutivo** da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES de incluir, no seu bojo, a matéria cogitada no PL.

5. Verifica-se, assim, que tanto **PL** quanto **Substitutivo** se enquadram nas normas constitucionais, pelo que o voto é pela sua **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa**.

Quanto à **ementa** do **Substitutivo**, todavia, merece ser aperfeiçoada, o que se empreende na emenda anexa.

Sala da Comissão, de maio de 2007.

Deputado CARLOS WILLIAN

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.077, DE 2005

Acrescenta dispositivos ao Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a passagem de motocicletas por praças de cobrança de pedágio.

Autora: COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se à **ementa** a seguinte redação:

“Acrescenta dispositivos ao Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores por praças de cobrança de pedágio.”

Sala da Comissão, em 14 de maio de 2007.

Deputado CARLOS WILLIAN

FIM DO DOCUMENTO
