

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.697, DE 2004

Altera o inciso III, do art. 21, da Lei nº 9.503, de 1997 e o inciso III do art. 24 da mesma lei.

Autor: Deputado NEUCIMAR FRAGA

Relator: Deputado NELSON BORNIER

PARECER REFORMULADO

I – RELATÓRIO

Esta comissão foi incumbida de emitir parecer a respeito do Projeto de Lei nº 4.697, de 2004, proposto pelo Deputado Neucimar Fraga.

A iniciativa altera o inciso III do art. 21 e o inciso III do art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB -, de maneira a explicitar que a fiscalização eletrônica de peso, velocidade e trânsito, nas estradas e rodovias, é da competência dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de suas circunscrições e, nas vias urbanas, é da competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição.

Para justificar a proposição, o autor afirma que o texto incorporado aos dois mencionados incisos esclarece, de uma vez por todas, as eventuais dúvidas existentes com relação à competência exclusiva dos órgãos executivos

rodoviários e dos órgãos executivos municipais de trânsito na fiscalização eletrônica das vias sob sua circunscrição.

De acordo com o Deputado Neucimar Fraga, alguns órgãos de trânsito, que não os citados anteriormente, vêm implantando, operando e mantendo equipamentos de controle viário, inclusive de fiscalização eletrônica de velocidade e peso, o que seria, na sua opinião, uma usurpação de competência.

Esgotado o prazo regimental, foi recebida 1 emenda ao projeto. Após apresentação do parecer anterior, este é o parecer reformulado.

II – VOTO DO RELATOR

Quando da confecção do art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro o legislador pretendeu outorgar poderes para os órgãos rodoviários das esferas federal, estadual e municipal.

No caso dos Departamentos Estaduais de Trânsito –DER's, entende-se viável, mediante Convênio, a fiscalização e atuação nas rodovias estaduais, pois não há, em nível estadual, órgão específico para o policiamento e o exercício de autoridade de trânsito nas rodovias estaduais.

Desta forma, os Governadores dos Estados, nas rodovias estaduais, poderão firmar Convênios entre as autoridades estaduais, com possível interveniência de autoridades municipais, para policiamento e o exercício de autoridade de trânsito, por parte dos integrantes das Polícias Militares, naquelas vias.

No âmbito federal a situação é diversa. Existe uma corporação em nível federal, que possui poderes específicos para atuação neste sentido, a qual é o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, por força da Lei nº 1.655/95.

Assim sendo, houve uma falha de técnica legislativa quando da elaboração do CTB, a qual consistiu da inclusão em um mesmo artigo de órgãos rodoviários federais, estaduais e municipais. Principalmente pelo fato das realidades destes serem diversas.

Realizando uma interpretação teleológica e sistemática da norma, e em especial no tocante ao art. 21, percebe-se que em todos os comandos autorizatórios há um fator limitante, e sempre que o legislador autoriza a atuação dos órgãos rodoviários, limita a sua atuação ao âmbito de sua competência.

Então, faz-se necessário uma correção no dispositivo sob análise, pois ao lê-se o contido nos incisos do art. 21, em um primeiro momento, surge a possibilidade implícita da atuação do Departamento Nacional de Infra-estrutura

de Transportes – DNIT -, como sendo autoridade competente para ampla atuação na questão trânsito nos aspectos referentes à autuação e penalização.

O que não ocorre no inciso III, do art. 20, que explicitamente dá a perfeita amplitude à ação da Polícia Rodoviária Federal quando diz: aplicar e arrecadar as multas impostas por infração de trânsito, ...

Percebe-se que o legislador do CTB quis distribuir as competências, entendendo que haveria respeito mútuo entre as corporações, através da razoabilidade – bom senso – e da correta interpretação da Lei.

Tem ainda, que o art. 21 especifica algumas situações em que poderá o DNIT aplicar penalidades, são elas: questões atinentes a excesso de peso, dimensões, lotação de veículos, construções e edificações às margens das rodovias federais, nível de emissão de poluentes e ruídos produzidos pelos veículos automotores. Em conformidade com os incisos VIII, IX e XIII do art. 21 da Lei n. 9.503/97.

O que provavelmente tem suscitado a pretensa autorização para atuação do órgão rodoviário da União – DNIT - em questões que lhe são alheias é o contido nos incisos I e VI, do art. 21.

O inciso primeiro autoriza que se cumpra e faça cumprir a legislação e as normas de trânsito, contudo deve-se entender que é no âmbito de suas atribuições.

Repare que o legislador determina primeiro, que se cumpra a Lei e, que depois a faça cumprir, mas sempre no âmbito de suas atribuições.

E quais são as atribuições do DNIT quando da aplicação da Lei n. 9.503/97? Questões atinentes a excesso de peso, dimensões, lotação de veículos, construções e edificações às margens da rodovia federal, nível de emissão de poluentes e ruídos produzidos pelos veículos automotores.

No caso do inciso VI, há autorização para autuação e aplicação de penalidade administrativa do tipo multa, contudo, no que lhe é cabível.

O legislador procurou autorizar frente aos administrados, a atuação do atual DNIT, nos casos que lhe são permitidos e peculiares.

Para além do já explicitado, deve-se lembrar que o Departamento de Polícia Federal, órgão pertencente à estrutura do Ministério da Justiça, possui sua competência de atuação, definida em primeiro plano pela Constituição da República, mais especificamente no seu art. 144, § 2º, além do disposto na Lei nº 9.503/97, e ainda pela Lei nº 9.654/98 e Decreto nº 1.655/95, o que denota tratar-se de órgão específico no que tange à fiscalização de excesso de velocidade.

Por outro lado tem-se o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, vinculado ao Ministério dos Transportes, regido pela Lei nº 10.233/01, a qual foi regulamentada pelo Decreto nº 4.749/03, cujas atribuições são lastreadas para o desempenho de funções relativas à construção, manutenção e operação da infra-estrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviários, ferroviários e aquaviários.

Então, pelo que foi até agora exposto, não teria sentido um mesmo diploma legal prever a mesma competência a dois órgãos distintos, como também não é razoável supor que o Poder Executivo tenha criado dois entes para executar as mesmas atribuições, pois caso isto ocorresse estar-se-ia violando flagrantemente os princípios constitucionais da economicidade, razoabilidade, proporcionalidade e eficiência.

Impõe-se assim, com a finalidade de se evitar interpretações conflitantes, que seja incluído um parágrafo no art. 21 com teor que explicita a competência do órgão rodoviário da União para aplicação das penalidades por excesso de peso, lotação e demais autuações autorizadas por Lei e no âmbito de sua atuação, excetuando-se as atribuições constantes do seu inciso VI.

Desta forma, a inserção de parágrafo único no art. 21 do CTB resolveria questões conflitantes quanto à competência entre o DNIT e o DPRF, o qual poder-se-ia dar com o seguinte teor:

“Parágrafo único. Excetuam-se da competência do órgão rodoviário da União as atribuições constantes do inciso VI.”

Sendo o que tinha a dizer, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.697, de 2004, na forma do substitutivo anexo, rejeitada a emenda nº 1.

Sala da Comissão, em de setembro de 2007.

Deputado NELSON BORNIER
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.697, DE 2004

Modifica o art. 21 e o art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõem sobre as competências, respectivamente, dos órgãos rodoviários e dos órgãos executivos de trânsito dos municípios.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 21 e modifica o inciso III do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre competência dos órgãos executivos de trânsito municipais e limitar a atuação do órgão rodoviário da União no que diz respeito à fiscalização de trânsito nas rodovias.

Art. 2º Os arts. 21 e 24 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 21.....

.....

Parágrafo único. Excetuam-se das competências do órgão rodoviário da União as atribuições contidas no inciso VI.”

“Art. 24.....

.....

III – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário, compreendendo a fiscalização eletrônica de peso, velocidade e trânsito.
(NR)

.....”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de setembro de 2007.

Deputado NELSON BORNIER
Relator