

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 4.776, DE 2009**

Dispõe sobre a motorização de veículos utilizados em atividades de apoio operacional em aeroportos.

**Autor:** Deputado Décio Lima

**Relator:** Deputado Marcelo Almeida

### **I - RELATÓRIO**

Versa a presente indicação em epígrafe para dispor sobre a motorização de veículos utilizados em atividades de apoio operacional em aeroportos.

Estipula a forma e maneira da substituição a ser implementada pelas empresas que exercem a atividade de apoio operacional em aeroportos, bem assim, disciplina as infrações que constituiriam a penalidade.

Justifica a sua pretensão para fins de evitar os grandes focos de emissão de gases causadores do efeito estufa, bem assim, do intenso tráfego dos veículos utilizados para apoio operacionais, estando boa parte destes veículos utilizando motores movido a óleo diesel.

A Secretaria desta Comissão de Viação e Transportes, com arrimo no art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno atesta não haver recebido emendas ao projeto.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A proposição atende ao pressuposto formal, relativo à competência legislativa da União (art. 22, XI, da CF – Trânsito e Transporte), à legitimidade de iniciativa (art. 61 da CF) e à elaboração de lei ordinária (art. 59 da CF).

A técnica legislativa é inadequada: a rigor, como se trata de uma obrigação, tal tipificação deveria ser acrescida da pena correspondente, e que ambas, tipificação e pena estivessem juntas. Com isso, faltaria ao projeto artigo inaugural, com o objeto da lei.

Passa-se a apreciar o mérito.

Em que pese toda a preocupação acerca do tema “efeito estufa” e suas consequências, que a seguir adentrarei no mérito da propositura, tem-se, em primeiro plano, o equívoco lançado no corpo do referido projeto, notadamente quando visa estipular a infração administrativa como pena pela transgressão de não vir a se substituído os veículos na forma redacional de seu art.2º, estas aplicadas conforme seu art. 4º deste projeto de lei.

Como se vê, referidos artigos mencionados, tratam na realidade de situações que visam autuar as ações derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente, mais especificadamente as autoridades e agentes das Capitanias dos Portos, do Ministério da Marinha, diversamente autorizativos para os agentes aeroportuários.

Quanto ao mérito da matéria, é de se compreender que tais veículos atualmente em trânsito na operacionalidade de apoio em aeroportos, tem uma razão de ser, por sua própria motorização, ainda que, com a utilização do produto óleo diesel.

O referido projeto de lei, prima, também, pela impropriedade de sua formulação, quando dispõe entre as trações elétrica e mista a serem obedecidas, a possibilidade dos motores com alimentação externa por meio de trilhos ou cabos aéreos, numa flagrante dissonância com o modo de operação nas prestações de serviços internos ou externos as áreas contíguas do aeroporto.

Qualquer verificação de introdução de trilhos e ou cabos elétricos a legitimar a pretensão, exclusivamente na área de segurança dos aeroportos, importa em ferimento a característica central dessa prestação de serviços, qual seja a segurança viária.

Não se supõe, ainda que legítimo, obrigar a eventual conduta que possa desprestigar todo a noção de segurança aeroportuária, como utilização externa de cabos ou trilhos para minorizar os efeitos nocivos ao meio ambiente.

Tal projeto de lei, por sua própria formulação carece no seu nascedouro de elementos técnicos que viesse a imprimir uma condição de segurança ao ambiente aeroportuário.

De outra sorte, temos em legislação esparsa, mas totalmente integrante desta preocupação com o meio ambiente, a própria legislação que trata acerca do Código de Trânsito, que disciplina em seu artigo 104, *in verbis*:

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

Outros artigos, a exemplo do referido anteriormente, Art. 124<sup>1</sup> e 230<sup>2</sup>, ambos do Código Trânsito Brasileiro contemplam todas as formas de evitar a nocividade e alteração ao meio ambiente, pela utilização de combustíveis ou derivados.

Outro aspecto de suma relevância, em consonância com as impressões ora lançadas, verifica-se pela própria composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, Órgão Máximo Normativo de Trânsito da União, que garante um assento exclusivo para o representante do Ministério do

---

1 Art. 230. Conduzir o veículo:....XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

2 Art.124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:....IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

Meio Ambiente, em respeito e em detrimento das questões técnicas debatidas naquele foro apropriado.

Apenas para argumentar, referido Órgão Máximo Normativo de Trânsito da União, denominado de CONTRAN, tem como Órgãos Consultivo, as Câmaras Temáticas, que objetivam dar suporte técnico as suas decisões, notadamente com a composição de expert's em matéria de trânsito.

Em que pese a construção racional do referido projeto de lei, dotado de consciência que visa privilegiar as causa naturais relacionadas ao meio ambiente, entendo, salvo melhor juízo, que referida proposição contribuiria, tão somente para a fragmentação da legislação ordinária, visto que, para sua escorreita execitoriedade, dependeria, justamente, das disposições do CONTRAN, conforme sua própria redação.

Refiro-me a contradição aparente porque, em verdade, parece-me que deva prevalecer a finalidade específica do Órgão Máximo Normativo de Trânsito da União, consubstanciado nas competências consagradas pelos art. 7º e art. 12 da Lei nº 9.503/97.

Neste ponto, portanto, a proposição apresentar-se-ia redundante, ao invocar eventual omissão daquele Conselho Normativo, ante a necessária disposição de regulamentação da própria lei em comento.

Apontada a melhor forma de tornar obrigatório aos administrados, mais um dever, em relação a eventual fiscalização por parte do Poder Público, entendo que melhor sorte teria uma indicação ao Presidente daquele Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, para que seja sensível e priorize as questões afetas ao meio ambiente, regulamentando a matéria.

Por outro lado, ainda que não houvesse a acenada inconsistência, ter-se-ia que a lei seria despicienda, haja vista que eventual obrigatoriedade no cumprimento de algum dever, impediria a própria ação fiscalizadora, compreendida no controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção técnica ambiental.

De outra sorte, apenas para argumentar, tem-se notícia de que várias Unidades da Federação já dispõem de modelos de avaliação, controle e fiscalização da emissão de gases poluentes, quer sejam ligados aos Órgãos de Trânsito, quer sejam ligadas a Secretaria Estadual com competência para as questões ambientais.

Como se verifica, dentre as competências legais, há mecanismos de igual importância para vir a prevalecer e tornar defeso o aumento do efeito estufa promovido por combustíveis emissores de gases poluentes.

O pressuposto de constitucionalidade e juridicidade será em oportunidade, analisado pela Comissão de Cidadania, Redação e Justiça.

O voto, portanto, é pela rejeição da matéria constante no PL nº 4.776, de 2009.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2009.

Deputado MARCELO ALMEIDA  
Relator

fa/PL4776/09.Relatoria