

PARECER N° , DE 2009

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 15, de 2003 (nº 781, de 1999, na Casa de origem), que *modifica incisos dos arts. 22 e 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.*

RELATOR: Senador ARTHUR VIRGÍLIO

I – RELATÓRIO

A proposição em epígrafe visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Especificamente, modifica incisos dos arts. 22 e 24, de modo a transferir para a administração municipal parte das competências relativas à fiscalização do trânsito atualmente atribuídas aos Estados.

Pela proposta, no art. 22, que trata das competências dos órgãos executivos de trânsito estaduais e do Distrito Federal, nova redação dada aos incisos V, VI e XV determina que o Estado e o Distrito Federal somente exerçerão as atividades de fiscalização, autuação e aplicação de sanções e penalidades relativas ao trânsito e à emissão de poluentes como agente do órgão executivo de trânsito do Município, mediante convênio.

Já no art. 24, que dispõe sobre atribuições dos órgãos de trânsito municipais, a nova redação dada aos incisos VI e VII suprime dos dispositivos a referência às situações em que cabe ao Município fiscalizar, autuar ou aplicar sanções ou penalidades. Com isso, a proposta amplia as competências municipais nesse campo, atualmente restritas às infrações relativas a circulação, estacionamento, parada, excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos.

Em sua justificativa, o autor argumenta que, embora o Código de Trânsito Brasileiro tenha procurado conferir novas responsabilidades aos Municípios no Sistema Nacional de Trânsito (SNT), na prática, criou

incertezas quanto à competência de Estados e Municípios no que tange à imposição de multas. Considera que, mesmo com a resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) posteriormente editada com o objetivo de sanar essas questões, os critérios adotados na divisão das funções entre as diferentes esferas de governo, além de pouco rígidos, não asseguram a distribuição lógica das competências.

Na Câmara dos Deputados, o projeto foi aprovado sem alterações na Comissão de Viação e Transportes e na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação.

Nesta Casa, não foram apresentadas emendas ao projeto na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania analisar as proposições sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Por ter sido distribuído com exclusividade a esta Comissão, compete-lhe, ainda, o exame do projeto quanto ao mérito.

Observamos que o PLC nº 15, de 2003, não contém vício de iniciativa, uma vez que dispõe sobre trânsito, matéria sobre a qual a União detém a competência privativa para legislar, conforme determina o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal. Além disso, o arts. 48 e 61 da mesma Carta conferem ao Congresso Nacional e a qualquer de seus membros, respectivamente, a iniciativa para a proposição de leis relativas a matérias de interesse da União.

O projeto observa também os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que “dispõe sobre a elaboração, a redação, alteração e a consolidação das leis (...)", pois se destina a complementar a Lei nº 9.503, de 1997, considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa. Ademais, está redigido consoante as normas da boa técnica legislativa.

No que tange ao mérito, entretanto, consideramos que a medida é questionável, especialmente quanto à oportunidade de sua implantação.

A maioria dos Municípios vem encontrando sérias dificuldades para executar plenamente as competências que lhes foram atribuídas pelo

Código, não sendo recomendável, no momento, transferir-lhes responsabilidades adicionais com relação à fiscalização do trânsito.

Observe-se que, desde 1997, o Código prevê, no § 2º do art. 24 – que trata das atribuições dos Municípios –, que, *para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito*. Entretanto, segundo dados de junho de 2009, somente 16% dos Municípios estavam integrados ao SNT, segundo informações do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Embora nesse conjunto se incluam as principais cidades e a maior parte da frota de veículos motorizados do País, é forçoso destacar que a integração ao SNT é a exigência mínima do CTB para assegurar que os Municípios observem um padrão adequado de procedimentos. Nos demais quase cinco mil Municípios brasileiros, sequer essa condição mínima foi alcançada.

III – VOTO

Pelo exposto, voto pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei da Câmara nº 15, de 2003.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator