

## PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 327, de 2017, da Senadora Rose de Freitas, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para prever a restrição de horário de tráfego de veículos de carga em rodovias com risco de desabamento ou deslizamento.*

Relator: Senador **BENEDITO DE LIRA**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o Projeto de Lei do Senado nº 327, de 2017, da Senadora Rose de Freitas, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para prever a restrição de horário de tráfego de veículos de carga em rodovias com risco de desabamento ou deslizamento.*

A matéria em análise é estruturada em dois artigos.

O artigo 1º visa acrescentar dois parágrafos ao *caput* do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O primeiro deles comanda que “quando liberado o tráfego em trecho de rodovias com riscos de desabamentos, deslizamentos ou que tenha a sua estrutura comprometida por meio de rachaduras e assemelhados, o



trânsito de veículos de carga que sobrecarregue e possa acarretar o agravamento do estado da rodovia deverá ser restrito a horários específicos e com a sinalização adequada ostensiva”.

O segundo parágrafo acrescido pretende fazer com que a falta de fiscalização dos trechos descritos enseje multa ao agente e ao órgão competente pela fiscalização.

O artigo 2º é a cláusula de vigência, que seria imediata.

A matéria foi distribuída apenas a esta Comissão, cabendo decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno, compete à CCJ opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas, e emitir parecer, quanto ao mérito, sobre as matérias de competência da União.

Quanto aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade, consideramos que estão parcialmente atendidos. A legislação sobre trânsito e transportes compete privativamente à União, em conformidade com disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF). Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, de conformidade com o *caput* do art. 48 da CF.

Não há reserva temática, no art. 61, § 1º, da CF, a respeito de trânsito e transportes. Contudo, a parte da proposta em análise que estabelece multa a agentes de trânsito recai na hipótese da alínea *c* do dispositivo supracitado, o que exigiria iniciativa do Presidente da República.

Quanto à juridicidade, nossa opinião é de que o projeto não atende adequadamente aos pressupostos de novidade e coercibilidade.

Quanto à novidade, o CTB já atribui às autoridades de trânsito rodoviárias o poder de regulamentar e operar o trânsito de veículos, mantendo e operando sistema de sinalização, e de fiscalizar o trânsito (art. 21, II, III e VI). Além do mais, no caso das rodovias federais, a Polícia Rodoviária Federal deve assegurar a livre circulação (art. 20, VI).

Desse modo, o trânsito de veículos de carga já pode ser restrito a horários específicos, seja por motivo de deslizamento, seja por qualquer outro motivo que a autoridade de trânsito julgue adequada. A restrição pode ser total ou parcial, de acordo com o peso total, peso por eixo, altura ou largura do veículo.

O CTB também prevê multa aos condutores que desobedeçam à regulamentação, no art. 187:

Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:

I - para todos os tipos de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

.....

Quanto à coercibilidade, embora não haja previsão no CTB para a aplicação de multas a agentes ou a órgãos de trânsito, tal inovação não deve ser introduzida na legislação de trânsito, entre outras razões porque não existe órgão que possa cumprir tal função.

Além disso, o descumprimento de dever funcional de servidor público é matéria administrativa, a nosso ver já suficientemente regulamentada pela Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que *dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das*

*autarquias e das fundações públicas federais*. Como visto anteriormente, essa é matéria de iniciativa privativa do Poder Executivo.

Já a multa a órgãos de trânsito é inócua, no caso da União (pois os recursos estariam apenas mudando de rubrica orçamentária), e fere o pacto federativo, no caso dos Estados e Municípios (já que seria aplicada pela União em função de responsabilidades que não são atribuídas constitucionalmente a ela).

Por fim, a Carta Magna já determina, em seu art. 37, § 6º, que “[as] pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa”. Assim, eventual omissão do órgão de trânsito já enseja responsabilização estatal, cabendo ação de regresso contra o servidor que tenha dado causa ao fato.

### **III – VOTO**

Com essas considerações, votamos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 327, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

