



AO PRESIDENTE DO CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO.

CONSULTA EM TESE-TERRITORIALIDADE DA LEI 9.503/97- RESOLUÇÕES 303/2008 e 304/2008- NECESSIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO- CONTRAN.

Trata-se de consulta realizada mediante o site da Conselho Estadual de trânsito o objetivando dirimir dúvida quanto a delimitação da atuação do agente da autoridade de trânsito a respeito da possibilidade de fiscalização em ambientes privado s. A consulta foi realizada em tese o que viabiliza sua análise pelo conselho.

Reproduzo o inteiro teor do questionamento:

Atendimento: **32608/2013**

Código consulta: **93523**

Data: 17/07/2013 15:30

Status: Pendente

Forma contato: Internet (portal)

OLÁ. SOU FUNCIONÁRIO DA COMPANHIA DE TRÂNSITO DE LONDRINA-PR; ESTUDANDO SOBRE O ASSUNTO " AUTUAÇÕES PELOS AGENTES DE TRÂNSITO EM ESTACIONAMENTOS PRIVADOS" ME DEPREI COM DIVERGÊNCIA DE ENTENDIMENTOS; SEGUNDO NOTA TÉCNICA 413/2010/CGIJF/DENATRAN, QUE ACOMPANHA O PARECER CONJUR/MIN.CIDADES - 282/2010, O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITOP TEM COMPETÊNCIA PARA APLICAR PODER DE POLÍCIA NO ESTACIONAMENTO PROVADO DE USO COLETIVO, FISCALIZANDO E AUTUANDO CONFORME AS RES. 303 E 304/2010. CONTUDO, EXISTEM FARTA DOCTRINA, JURISPRUDÊNCIA E PARECER 60/2007 DO CETRAN/SC QUE ENTENDEM NÃO CABER AO PODER PÚBLICO FISCALIZAR E AUTUAR EM ESTACIONAMENTOS PRIVADOS, INCLUSIVE POR ENTENDER QUE SOMENTE AS VIAS PÚBLICAS SÃO OBJETO DE FISCALIZAÇÃO PELOS AGENTES; FORAM CITADOS A JURISPRUDÊNCIA DO STJ/ HABEAS CORPUS 19.865-RS (2001/0194012-2), TEXTO DE DAMÁSIO DE JESUS (LUGAR DO CRIME), VICTOR EDUARDO RIOS GONÇALVES, CASSIO MATOS HONORATO (INFRAÇÕES E CRIMES), FERNANDO CA PEZ (CURSO DE DIREITO PENAL), JURISPRUDÊNCIA TACrimSP,ACrim 457.435, 5ª CÂMARA,J. 23/09/87, TACrimSP, ACrim 263.005. 3ª CÂMARA,J. 14/09/82, TACrimSP, ACrim 401.447,JTACrimSP., 84;440, ARNALDO RIZZARDO, MITIDIERO E DEMAIS REFERÊNCIAS QUE

NEGAM A COMPETÊNCIA FISCALIZATÓRIA EM TAIS LOCAIS. PRECISAMOS URGENTEMENTE DE PARECER TÉCNICO À CERCA DA COMPETÊNCIA DOS AGENTES DE TRÂNSITO EM AUTUAREM INFRAÇÕES DE TRÂNSITO (PRINCIPALMENTE VAGAS ESPECIAIS) EM ESTACIONAMENTOS PRIVADOS DE MERCADOS, SHOPPING, POSTOS DE GASOLINA, CONDOMÍNIOS, ETC. MUITO OBRIGADO. AGUARDAMOS RETORNO.

Primeiramente cabe ressaltar que a questão é controvertida e não existe notícia de qualquer consolidação jurisprudencial de nossos tribunais sobre o tema em específico em especial quanto a aplicação do conceito de via aberta a circulação.

Para adentrarmos o tema é necessário citarmos alguns conceitos a respeito do poder de polícia administrativo:

Na concepção de Caio Tácito:

“O conceito moderno ultrapassa, porém, as fronteiras conservadoras para reconhecer ao Estado um papel mais amplo e ativo na promoção do bem-estar geral, estabelecendo não somente no tocante à ordem pública, mas sobretudo no sentido da ordem econômica e social, normas limitadoras da liberdade individual, que se exercem, em grande parte, por meio do poder de polícia.

Escreve, nesse sentido, Gabino Fraga:

“Pero el poder de policía adquiere una extensión cada vez mayor en los Estados modernos, en que otros intereses, distintos de los de orden, seguridad y salubridad, van desarrollándose y en que, por lo tanto, es indispensable conciliarlos con los intereses individuales.”

“De esta maneira, el régimen de policía que, en un sentido restringido, sólo comprende los três intereses primarios a que nos hemos referido, va extendiéndose para proteger los nuevos intereses que reclaman satisfacción en estados sociales más avanzados”¹⁰.

Já, entre nós, Rui Barbosa em trabalho de 1915, se referia sob a invocação de Freund, à dilatação do território afeto ao poder de polícia:

“Praticamente, os interesses, em que consiste o bem público, bem geral, ou bem comum, public welfar, cometido à discricção do poder de polícia, abrangem duas grandes classes: à interesses econômicos, menos diretos, menos urgentes, menos imperiosos, mais complexos, e os interesses concernentes à segurança, aos bons costumes e ordem, interesses mais simples, mais elementares, mais preciosos, mais instantes em qualquer grau de desenvolvimento social nas coletividades organizadas e policiadas”¹

Em continuação ao desenvolvimento do tema Caio Tácito acolhe os embrionariamente os ensinamentos de Leon Duguit quando remete o poder de polícia a uma socialização. Vejamos:

“O poder de polícia é, em suma, o conjunto de atribuições concedidas à administração para disciplinar e restringir, em favor de interesse público adequado, direitos e liberdades individuais. Essa faculdade administrativa não violenta o princípio da legalidade porque é da própria essência constitucional das garantias do indivíduo a supremacia dos interesses da coletividade. Não há direito público subjetivo absoluto no Estado moderno. Todos se submetem, com maior ou menor intensidade, à disciplina do interesse público, seja em sua formação ou em seu exercício. O poder de polícia é da ordem, da paz e do bem-estar sociais.”²

Celso Antonio Bandeira de Mello também conceitua poder de polícia no

1

Tácito, Caio, 1917-Temas de direito público: (estudos e pareceres) / Caio Tácito.
– Rio de Janeiro: Renovar, 1997.p 524.

2

Idem.p 530

seguinte sentido:

“A atividade estatal de condicionar a liberdade e a propriedade ajustando-as aos interesses coletivos designa-se “poder de polícia”. A expressão, tomada neste sentido amplo, abrange tanto atos do Legislativo quanto do Executivo. Refere-se, pois, ao complexo de liberdade e da propriedade dos cidadãos. Por isso, nos Estados Unidos, a voz police power reporta-se sobretudo às normas legislativas através das quais o Estado regula os direitos privados, constitucionalmente atribuídos aos cidadãos, em proveito dos interesses coletivos, como bem anota Caio Tácito.

A expressão “poder de polícia” pode ser tomada em sentido mais restrito, relacionando-se unicamente com as intervenções, quer gerais e abstratas, como os regulamentos, quer concretas e específicas (tais as autorizações, as licenças, as injunções), do Poder Executivo destinadas a alcançar o mesmo fim de prevenir e obstar ao desenvolvimento de atividades particulares contrastantes com os interesses sociais. Esta acepção mais limitada responde à noção de polícia administrativa.”³

Logo encontramos o poder de polícia administrativa na ação estatal quando o poder público limita, fiscaliza, outorga e regula ações do administrado restringindo direitos e criando obrigações.

Neste sentido o conceito de propriedade privada sofreu forte influência das novas tendências que vieram encapadas na Constituição da República Federativa do Brasil. Cita-se como exemplo a concepção de um direito de propriedade não mais absoluto, estabelecendo o dever do proprietário em atender a função social. Surge a concepção de que o regramento Administrativista se organiza em função da coletividade. Nessa nova concepção de direito de propriedade, o poder público impõe limitações ao uso, gozo e fruição objetivando a proteção de um direito que pode ser fruído pela coletividade.

Neste sentido citamos Hely Lopes Meirelles:

“Superado o conceito absolutista do direito de propriedade – jus utendi, fruendi et abutendi –, que teve seu apogeu no individualismo do século XVII, o domínio particular se vem socializando ao encontro da afirmativa de Léon Duguit, de que “a propriedade não é mais o direito subjetivo do proprietário; é a função social do detentor da riqueza”. Com esta característica contemporânea, já não se admite o exercício anti-social do direito de propriedade, nem se tolera o uso anormal do direito de construir. O exercício do direito de propriedade tem limites exigidos pelas relações de vizinhança e pelo interesse social, a despeito de ter sido considerado absoluto e ilimitado, como demonstraram magnificamente Perticone e Fragola, em trabalhos especializados.

Predomina em nossos dias a idéia da relatividade dos direitos, por que, como bem adverte Georges Ripert, “o direito não pode ser absoluto, visto que absolutismo é sinônimo de soberania. Não sendo o homem soberano na sociedade, o seu direito é, por

3

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. 12^a. ed. São Paulo, Malheiros, 1999.

consequência, simplesmente relativo”⁴

Desta forma o poder público emanado de uma coletividade impõe obrigações ao proprietário e estas obrigações são decorrentes de princípios e direitos constitucionais como a função social da propriedade e do direito a cidade. Neste sentido citamos o artigo 182 da Magna Carta da República:

“Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.”sic

Atualmente o poder público cria uma série de restrições ao particular que vive nas cidades. O direito de propriedade tem seu uso delimitado por questões ambientais, postural, urbanística entre outras. É neste sentido que o estatuto do idoso na qualidade de norma de ordem pública auto-aplicável regulamentou o uso de vagas de estacionamento em áreas públicas e privadas. Cabe ressaltar que toda e qualquer limitação ao direito de propriedade deve ser decorrente direta ou indiretamente de Lei.

Discorrido a respeito da temática poder de polícia e concluindo que a administração observados os parâmetros legais pode intervir na propriedade em respeito a coletividade, passamos a análise da abrangência territorial do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Percebe-se que o primeiro artigo da Lei 9.503/97 o qual regulamenta a

4

competência utiliza o termo “vias abertas a circulação”, expressão mais ampla que via pública, pois nem toda via aberta a circulação é pública, assim como temos vias públicas que não são abertas a circulação. Utilizando-se de uma interpretação individualizada do artigo chegaríamos a conclusão que áreas abertas a circulação, consideradas aquelas que não exijam qualquer obstáculo físico ou restrição de entrada estariam sujeitos a incidência das normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro. Em tese sobre este aspecto as servidões de passagens, os caminhos utilizados por veículos e pede

Na continuidade da Lei o legislador estabelece fator importante para definir ou até mesmo delimitar a atuação do poder público, conforme descreve o artigo 2º do CTB. Vejamos:

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.(grifos nossos)

O grande problema que a regulamentação área privada não é realizada pela autoridade de trânsito, que ocorre via de regra é uma a aprovação de projeto para fins de concessão do alvará de funcionamento pelo Município em função do poder constitucional de legislar em ambientes urbanos que lhe é outorgado pelo artigo 30 da República Federativa do Brasil. Vejamos

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - ...

(...)

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano; (grifos nossos).

Nestes locais quem regula a circulação de veículos é o particular, podendo alterar fluxos, respeitados os padrões de posturas estabelecidos pelo município.

Neste sentido citamos o entendimento de Marcelo José Araujo o qual defende que o conceito de via aberta a circulação coincide com o de via pública e por consequência a não incidência do CTB em áreas privadas. Citamos o entendimento:

“O Art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro, o qual estabelece sua territorialidade, restringe sua aplicabilidade às vias terrestres abertas à circulação (vias públicas), e que o Art. 2º da mesma Lei elenca como as ruas, avenidas, logradouros públicos, incluindo ainda as praias abertas à circulação e os condomínios fechados. No caso dos condomínios, apesar da expressa disposição legal, entendemos que se trata de área privada, e tal dispositivo conflita com outras ramos do direito, especialmente relacionados à propriedade. Porém no Brasil, a maioria dos empreendimentos semelhantes são na verdade loteamentos (vias públicas, portanto) que mediante alterações na Lei Orgânica Municipal, recebem autorização de isolar as áreas como se fossem privadas, tal como ocorre nos Alphaville. Com relação aos shoppings e

mercados, ou mesmo área interna de postos de combustível, não temos a menor dúvida que não se aplicam as regras do CTB, inclusive as do Capítulo XIX (Crimes de Trânsito), pois caso ocorresse uma lesão ou homicídio entendemos que deve ser visto à luz do Código Penal (tanto na modalidade culposa quanto dolosa). Nesses lugares o maior problema não é a Lei, e sim a Educação. Não deveria ser necessário multar ou coagir para que as pessoas respeitassem as prerrogativas, mas uma mudança de comportamento e consciência.”⁵

No mesmo sentido o autor Marcelo José Araujo exemplifica a aplicação do CTB somente em vias públicas quando trata do assunto autódromos e pistas particulares:

“Muitas pessoas que têm carros potentes e velozes gostariam de utilizar o potencial esportivo de suas máquinas, mas conscientes do dever de obedecerem as regras de trânsito devem conter seu ímpeto quando circulam nas vias. Por esse motivo está cada vez mais difundido o uso de pistas de autódromos, ou mesmo off road para o pessoal da lama, para que as pessoas utilizem seus próprios veículos e extravasem suas vontades. É comum até mesmo o arremate de motos e jipes em leilões, na condição de sucatas, para que sejam utilizados apenas em trilhas de fazendas.

O Art. 1º do Código de Trânsito estabelece que suas regras se aplicam nas vias terrestres abertas à circulação, ou seja, nas vias públicas. Portanto, autódromos e áreas particulares estariam isentas de tais regras, de forma que habilitação dos condutores, registro e licenciamento dos veículos não seriam exigíveis, cabendo ao organizador responsável pelo local estabelecer as regras de segurança compatíveis com o uso, sob pena de ser responsabilizado por eventual omissão, mas na área cível ou criminal. Mesmo acidentes que possam vir a ocorrer, tendo como consequência lesões ou morte, entendemos que o homicídio ou lesão seriam aquelas tipificadas no Código Penal, e não no Código de Trânsito.”⁶

O entendimento esposado é albergado na jurisprudência para tanto citamos a seguinte:

PENAL E PROCESSUAL. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E DIRIGIR SEM HABILITAÇÃO. MANOBRA NO ESTACIONAMENTO EXTERNO DO ESTÁDIO MANÉ GARRINCHA POR DETERMINAÇÃO DE POLICIAL MILITAR. RÉU ABSOLVIDO ENSEJANDO RECURSO DO ÓRGÃO ACUSADOR. INEXISTÊNCIA DE CONCEITO EXPLÍCITO DE VIA PÚBLICA NO CÓDIGO DE TRÂNSITO. PRINCÍPIO DA INSIGNIFICÂNCIA. ATIPICIDADE DA CONDUTA. SENTENÇA CONFIRMADA.

1 Réu absolvido da imputação de infringir os artigos 306 e 309 da Lei 9503/97, sendo preso em flagrante e submetido ao teste do etilômetro - que anotou alcoolemia superior à admitida em lei - depois de efetuar uma manobra no veículo de um amigo atendendo à determinação de Policial Militar. Este percebeu que ele estava bebendo e que provavelmente estaria com uma concentração de álcool no organismo superior à admitida em lei, e mesmo assim determinou que ele retirasse o carro do local e o colocasse mais adiante, efetuando a prisão em flagrante ao ser atendido.

5

ARAÚJO, Marcelo José. Idosos e Deficientes. Disponível em: <http://www.tecnodataeducacional.com.br/noticias-portal-do-transito.asp?id=141456>. Acesso em: 01 Set. 2013

6

ARAÚJO, Marcelo José. <http://portaldotransito.com.br/noticias/post/autodromos-e-pistas-particulares-3>. Acessado em 02/09/2013.

2 Estacionamento não é via pública aberta à circulação geral de veículos, com pistas delimitadas por faixas e separadas por canteiro, não sendo necessária que esteja regulamentado pelo Poder Público, pois não existe pista para o tráfego. Estacionamento e via pública são institutos diversos cujos elementos constitutivos não permitem sinonímia, senão pela inconveniente aplicação da analogia in malam parte, que é repudiada em direito quando usada para prejudicar o réu..

3 O Direito Penal é o meio mais gravoso de controle social, sendo utilizável apenas como solução de ultima ratio. Por isto deve atuar somente quando outros ramos do Direito não se mostrarem eficazes para obrigar o comportamento desejado pelo Estado para alcançar a paz social. Não pode ser utilizado como armadilha para privar a liberdade do indivíduo sem uma razão ponderável, sendo o papel do agente policial, no exercício do múnus público de que é investido pelo Estado, servir ao povo, e não se prevalecer do poder para intervir em situações inconvenientes que ele próprio criou, tal como ocorre no chamado flagrante preparado.

4 O princípio da insignificância exige a mínima ofensividade da conduta do agente, nenhuma periculosidade social da ação, reduzidíssimo grau de reprovabilidade do comportamento e inexpressividade da lesão jurídica provocada. O motorista não habilitado e com nível de álcool no sangue maior do que a lei admite conduziu um veículo por menos cinquenta metros em velocidade mínima, dentro de um estacionamento e atendendo solicitação de Policial Militar, incorrendo o risco iminente à incolumidade pública. Sendo inexpressiva a lesão jurídica provocada, correta a sentença absolutória que aplicou o princípio da insignificância e absolveu o réu.

5 Recurso desprovido.

(Acórdão n.512724, 20090111033884APR, Relator: GEORGE LOPES LEITE, Revisor: SANDRA DE SANTIS, 1ª Turma Criminal, Data de Julgamento: 10/06/2011, Publicado no DJE: 17/06/2011. Pág.: 186)

O próprio Código de Trânsito Brasileiro utiliza o conceito de via aberta a circulação como de via pública vejamos:

“Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.”(grifo nosso)

Se a via é particular e abarta a circulação e exigência de seguro para cobrir possíveis danos materiais não se justifica, pois no caso o legislador não está falando em via pública a qual não pode sofrer danos sem a devida reparação por quem lhe deu causa.

Uma crítica que deve ser feita em relação ao conceito amplo de via aberta a circulação é que a partir do momento em que o poder público gerenciar o espaço privado, regulamentando por inteiro a sua circulação, em tese, não poderá mais o particular dispor de seu espaço o qual carregará um ônus. No mesmo sentido surgirá o dever do poder público em fiscalizar todas as condutas contrárias ao Código de Trânsito Brasileiro e não

tão somente as infrações de vagas aos idosos e deficientes. A autoridade de trânsito vai ser corresponsável com o privado quando da existência de acidentes ocasionados pela ineficiência na fiscalização ou por não observância das regras da Lei 9.503/97

Quanto ao aspecto da aplicação do Código de Trânsito nas infrações de estacionamento de uso coletivo entendemos que a redação do artigo 25 do Decreto 5.296/2004 foi além do que a Lei n 10.048, de 8 de novembro de 2000 e a lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000 estabeleceram, pois tentou instituir multa de trânsito em área privada, independentemente de ser ou não via aberta a circulação.

“Art.25.Nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, dois por cento do total de vagas para veículos que transportem pessoa portadora de deficiência física ou visual definidas neste Decreto, sendo assegurada, no mínimo, uma vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§1º Os veículos estacionados nas vagas reservadas deverão portar identificação a ser colocada em local de ampla visibilidade, confeccionado e fornecido pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão sobre suas características e condições de uso, observando o disposto na Lei no 7.405, de 1985.

§2º Os casos de inobservância do disposto no § 1o estarão sujeitos às sanções estabelecidas pelos órgãos competentes.

§ 3º Aplica-se o disposto no caput aos estacionamentos localizados em áreas públicas e de uso coletivo.

§4ºA utilização das vagas reservadas por veículos que não estejam transportando as pessoas citadas no caput constitui infração ao art. 181, inciso XVII, da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997.”

A Lei Federal nº10.098/2000 em uma Leitura literal condiciona a exigência das vagas a edição de Lei Local:

“Art. 41.É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.”sic

Vejam que a regra supra está em consonância com o artigo 30 da Constituição da República, onde a competência para legislar sobre questões urbanas e de interesse local pertencem ao Município.

O Conselho Nacional de Trânsito em ato subsequente editou as Resoluções 303/2008 e 304/2008 e em uma leitura mais atenta percebe-se que a regulamentação é aplicável somente a espaços regulamentados como de uso público, excluindo-se o termo mais abrangente de via aberta a circulação. Nas resoluções estabeleceu-se ainda que é competência da autoridade com circunscrição na via adequar a referida sinalização, o que no mínimo seria esdrúxulo, o poder público implantando sinalização em shopping e áreas privadas.

Cita-se o texto da Resolução 304/2008:

“Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso de vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados no transporte de pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção;

Considerando a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que dispõe sobre

normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção, que, em seu art. 7º, estabelece a obrigatoriedade de reservar 2 % (dois por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção;

Considerando o disposto no Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei nº 10.098/00, para, no art. 25, determinar a reserva de 2 % (dois por cento) do total de vagas regulamentadas de estacionamento para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência física ou visual, desde que devidamente identificados, resolve:

Art. 1º As vagas reservadas para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b “Estacionamento regulamentado” com a informação complementar conforme Anexo I desta Resolução.

Art. 2º Para uniformizar os procedimentos de fiscalização deverá ser adotado o modelo da credencial previsto no Anexo II desta Resolução.

§ 1º A credencial confeccionada no modelo proposto por esta Resolução terá validade em todo o território nacional.

§ 2º A credencial prevista neste artigo será emitida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do município de domicílio da pessoa portadora de deficiência e/ou com dificuldade de locomoção a ser credenciada.”(grifos nossos)

Vejamos que existe uma diferença de estacionamento uso público e estacionamento privado de uso coletivo, contudo o a resolução poderia ter sido mais precisa delimitando a sinalização não em função do uso e sim da titularidade da área.

De igual forma redigiu-se a Resolução 303/2008:

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso de vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados por idosos;

Considerando a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, que em seu art. 41 estabelece a obrigatoriedade de se destinar 5% (cinco por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por idosos, resolve:

Art. 1º As vagas reservadas para os idosos serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b “Estacionamento regulamentado” com informação complementar e a legenda “IDOSO”, conforme Anexo I desta Resolução e os padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 2º Para uniformizar os procedimentos de fiscalização deverá ser adotado o modelo da credencial previsto no Anexo II desta Resolução. § 1º A credencial confeccionada no modelo definido por esta Resolução terá validade em todo o território nacional.

§ 2º A credencial prevista neste artigo será emitida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Município de domicílio da pessoa idosa a ser credenciada.

§ 3º Caso o Município ainda não esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, a credencial será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.

Art. 3º Os veículos estacionados nas vagas reservadas de que trata esta Resolução deverão exibir a credencial a que se refere o art. 2º sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima.

Art. 4º O uso de vagas destinadas às pessoas idosas em desacordo com o disposto nesta Resolução caracteriza infração prevista no art. 181, inciso XVII do CTB.

Art. 5º A autorização poderá ser suspensa ou cassada, a qualquer tempo, a critério do órgão emissor, se verificada quaisquer das seguintes irregularidades na credencial:

I - uso de cópia efetuada por qualquer processo;

II - rasurada ou falsificada;

III - em desacordo com as disposições contidas nesta Resolução, especialmente se constatada que a vaga especial não foi utilizada por idoso.

Art. 6º Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 7º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Diante dos argumentos expostos para grande parte da doutrina e jurisprudência o conceito de via aberta a circulação é restrito, tendo a autoridade de trânsito circunscrição somente sobre a via pública.

Os argumentos daqueles que defendem o conceito restrito e dos que defendem o conceito mais amplo sem dúvidas trazem um imbróglio na cabeça dos aplicadores do Direito de Trânsito.

Assim demonstrados os argumentos daqueles que e defendem o conceito restrito de via aberta a circulação, passamos a argumentar o sentido mais amplo.

Partindo do pressuposto que a circunscrição é o limite territorial do Município ou Estado, semelhante ao conceito de circunscrição eleitoral temos que a autoridade de trânsito pode regulamentar o uso de estacionamentos e espaços públicos. Exemplificamos aqui o conceito de circunscrição eleitoral:

“Circunscrição eleitoral

Espaço geográfico onde se trava determinada eleição. Assim, o país, na eleição do presidente e vice-presidente da República; o estado, nas eleições para governador e vice-governador, deputados federais e estaduais, e senadores; o município, nas eleições de prefeito e vereadores; e o distrito, onde e quando se realiza a eleição pelo sistema distrital.”⁷

Este poder de regulamentar decorre do próprio poder de polícia que impõe ao particular certas regras para que ele possa explorar a atividade privada e abrir seu estabelecimento a circulação de particulares.

O próprio CTB estabelece regras no sentido do poder da administração pública em restringir e regular o uso de espaços públicos que venham a interir

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 92. (VETADO)

Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com

circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Desta forma a legislação de trânsito utilizou-se de conceito aberto que possibilita a aplicação do Código de Trânsito em empreendimentos privados que em que a autoridade Municipal aprovou o projeto edilício inclusive exigindo vias de acesso, numero de vagas mínimas e área de circulação.

Um argumento para quem defende a aplicação do CTB em sentido mais amplo está no fato de que por uma regra de hermenêutica a Lei não traz palavras inúteis. Neste sentido sempre que o código quer restringir a atuação da autoridade de trânsito somente a via pública o faz expressamente.

Citamos alguns dispositivo legais do CTB neste sentido:

“Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.”(grifos nosso)

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I – ...

II – (...)

...

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.”

Art. 175. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

I (...)

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)” (grifos nossos)

No caso específico do estacionamento da infração estacionamento em desacordo com as condições regulamentadas, percebe-se que o artigo não remete a designação de estacionar em via pública, estabelecendo a infração tão somente a condição de o local estar devidamente sinalizado.

Art. 181. Estacionar o veículo:

I-...

(...)

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):

Infração - leve;

Penalidade - multa;

A Lei nº, 10.098/00 (Estabelece normas gerais e critérios básicas para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida):

"Art. 7º Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção."sic

O estatuto do idosos [Lei Federal nº10.098/2000 determina a reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados 5% das vagas.](#)

"Art. 41.É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso."sic

Nos dois casos citados acima, percebe-se que o comando normativo é claro no sentido de obrigar o particular a reserva de vagas em seus estacionamentos privados.

Quanto à aplicação do conceito de via aberta a circulação a jurisprudência tem utilizado o conceito objetivando uma ampliação da fiscalização e amplitude das normas de trânsito. Vejamos:

APELAÇÃO-CRIME. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. PROVA. CONDENAÇÃO MANTIDA. Prescindível para caracterização do delito de embriaguez ao volante a realização da prova pericial, quando as testemunhas de forma segura e harmônica afirmam que o réu apresentava sinais visíveis de embriaguez. Ademais, ao colidir com outro veículo que estava estacionado, expôs a perigo concreto a coletividade, não havendo falar em atipicidade da conduta. Assim, irretocável a solução condenatória.

VIA PÚBLICA. Estacionamento de estabelecimento comercial, já que aberto à circulação, é tido por via pública, incidindo os crimes tipificados no CTB quando cometidos nestes locais.

SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO PARA DIRIGIR. O prazo estipulado para a sanção cumulativa deve guardar simetria com a culpabilidade analisada quando da aplicação da pena-base. Assim, se mínima a culpabilidade do agente, deve ser fixado próximo ao mínimo o prazo previsto no artigo 293 do CTB.

Apelo parcialmente provido.

TJRS-Apelação Crime Nº 70016297798

Oitava Câmara CriminalComarca de Nova Petrópolis

APELANTE JOÃO PEDRO FELLES

APELADO MINISTÉRIO PÚBLICO

INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. notificação. edital. local da autuação. AUTO DE INFRAÇÃO. VALIDADE. PARQUE DE EXPOSIÇÃO. FENAMILHO.

1. O trânsito nos caminhos e passagens de parque aberto à circulação pública de veículos e pessoas, submete-se às normas do Código de Trânsito Brasileiro. Art. 1º e 2º do CTB.

2. Frustrada a notificação da penalidade de trânsito pelo correio é cabível a via edital.

3. A desconstituição de auto de infração de trânsito exige prova inequívoca de nulidade, ante a presunção de legitimidade de que gozam os atos administrativos. Hipótese em que o Autor não comprovou que não cometeu a infração prevista no artigo 164 do CTB.

Negado seguimento ao recurso.

TJRS-Apeção Cível Nº 70043740778.Vigésima Segunda Câmara Cível Comarca de Santo Ângelo. APELANTE PABLO MISSIO APELADO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRANSITO - DETRAN

APELAÇÃO Nº 990.08.117795-1

COMARCA : SÃO PAULO

APELANTE: MARCOS APARECIDO FAGUNDES

APELADO:MINISTÉRIO PÚBLICO.

RECURSO DE APELAÇÃO-HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR (Lei nº 9.503,art., 302, § único, inciso I)- SENTENÇA CONDENATÓRIA- ATROPELAMENTO EM ESTACIONAMENTO DE HIPERMERCADO-VIA PÚBLICA NOS TERMOS DO ANEXO I DO CTB-CULPA CARACTERIZADA-CONDUTOR SEM HABILITAÇÃO-PENA PECUNIARIAEXCESSIVA DIANTE DA SITUAÇÃO ECONÔMICA DE ACORDO COM O QUE CONSTA DOS AUTOS- PENA QUE DEVE SER FIXADA COM BASE NA PROVA-NÃO SE CONFUNDE COM A INDENIZAÇÃO INCLUÍDA COM A REFORMA DO CPP. EM 2008- REDUÇÃO PARA 04 SALÁRIOS MÍNIMOS- SUCESSORES QUE PODEM BUSCAR COMPLEMENTAÇÃO NA VIA CIVIL-RECURSO DA DEFESA PROVIDO EM PARTE.

Por final, ressalto que este parecerista já se posicionou no sentido da aplicação do conceito amplo de via aberta a circulação, contudo com base em nova leitura, percebe-se que o uso das vagas deve ser regulamentado em legislação local do Município, como de interesse local, não podendo o poder público na forma em que se encontra a legislação regulamentar e fiscalizar os particulares por ausência de amparo legal.

Quanto aos apontamentos trazidos pelo consulente esclarecemos que Nota Técnica 413/2010/CGIJF/DENATRAN e o Parecer Conjur/Min.Cidades - 282/2010 não são instrumentos com força vinculativa aos demais órgãos e entidades de trânsito devendo o CONTRAN emitir ato regulamentando a questão, tendo em vista que o usuário de trânsito tem direito a uniformidade de interpretações nas diversas unidades da federação em respeito ao pacto federativo.

Diante do exposto sugiro, alternativamente:

I. Encaminhamento da consulta ao CONTRAN objetivando a regulamentação e pacificação do entendimento em âmbito nacional, tendo em vistas as recomendações de entidades como o Ministério Público e Conselhos de outros Estados da Federação.

II. Ou ainda, que diante dos argumentos expostos no presente parecer o Conselho Estadual de Trânsito emita resolução com base no artigo 14, incisos I, II e III pacificando o entendimento no âmbito do Estado do Paraná sobre a possibilidade ou não de fiscalização de trânsito no interior de áreas privadas como estacionamento, postos de gasolina e shoppings Center remetendo consulta ao CONTRAN objetivando a regulamentação e pacificação do entendimento.

Curitiba, 02 de setembro de 2013.

ANTONIO JOELCIO STOLTE
Conselheiro Designado