

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.937, DE 2009

Altera o Anexo II da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o formato da sinalização semafórica.

Autor: Deputado Fernando Gabeira.
Relator: Deputado Marcelo Almeida

I - RELATÓRIO

Versa a presente proposta legislativa em alterar o item 4 do Anexo II da Lei nº 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro, de forma a estabelecer formatos diferentes para os focos luminosos dos semáforos, em função da cor da luz.

A justificativa se fundamenta para privilegiar as pessoas portadoras de discromatopsia, popularmente chamados de daltônicos, baseado na plenitude do direito constitucional de ir e vir.

Bem de ver, que referida propositura é uma reedição, com algumas alterações do Projeto de Lei nº 1461/2007, cuja tramitação se encontra na Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática (CCTCI).

A alteração dada proposta neste Projeto de Lei restringe o formato triangular para a identificação do foco amarelo, em razão dos custos para a troca dos focos dos semáforos.

Consultado o Órgão Normativo de Trânsito da União – CONTRAN, a argumentação foi de que o Poder Executivo já estaria analisando a

matéria por meio de sua Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente, proposta pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET.

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).

Passa-se a apreciar o mérito.

A matéria visa, pela fundamentação de sua justificação admitir para uma identificação dos focos semafóricos existentes, também por figuras geométricas, além das cores, possibilitando um trânsito mais seguro, visto que *“medida semelhante já teria sido destinados aos pedestres, cujo desenho de pessoa parada ou caminhado já indica a condição de “PARE” ou “SIGA” (NA)*.

A inovação que se pretende estabelecer com a obrigatoriedade da mudança do material usado irá produzir altos custos, conforme informado pelo Órgão Normativo da União – CONTRAN, merecendo uma melhor avaliação das disposições de mudanças na forma que se pretende legislativamente.

Com a edição do Código de Trânsito Brasileiro, inovador nas regras de conduta, quis o legislador pátrio dotar o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, órgão máximo normativo de trânsito da União, em orgão

consultivo e com competência para regulamentar a própria Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, assim definidos em seus artigos a seguir transcritos:

“Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

.....

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

.....

IV - criar Câmaras Temáticas;

.....

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

.....

Art. 314. O CONTRAN tem o prazo de duzentos e quarenta dias a partir da publicação deste Código para expedir as resoluções necessárias à sua melhor execução, bem como revisar todas as resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam a diminuir o número de acidentes e a assegurar a proteção de pedestres.”

(Negrito nosso)

Tais esclarecimentos visam dar respectiva autonomia conferida em lei para com o Executivo, no exame cauteloso e esquemático das alterações que mereçam proceder na norma existente.

Não foi sem previsão e conteúdo especificadamente técnico **que tais alterações em matéria constante do Código de Trânsito Brasileiro, recomendou a análise técnica** de expert's -comunidade científica – **dentro da Câmara Temática, este último, órgão técnico que embasam as decisões do CONTRAN**, a justificar que qualquer alteração. Por mais translúcida que possa existir, carece, efetivamente do conteúdo técnico que a reveste para vir a ser determinada, com precisão e segurança, no mundo físico das relações entre Veículo – Via – Pedestre.

Saliento que referidas introduções, com viés de alteração em matéria técnica para a segurança na via, **poderão ser minimizadas**, por dever poder do ente público em maximizar outros procedimentos técnicos na construção da via ou na forma de exposição de seus equipamentos de segurança (semáforos), com melhor eficácia para se evitar prejuízo ao usuário da via.

Neste ponto, portanto, a proposição apresentar-se-ia precipitada e sem os estudos naturais dos resultados de sua consequente implementação, o que, via de regra, impede uma aprovação nos limites de sua proposição.

Apontada a melhor forma de tornar obrigatório aos administrados, mais um dever, em relação a mudança de equipamentos de segurança da via, entendo que melhor sorte teria uma indicação ao Presidente daquele Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, para que seja sensível e priorize as questões afetas a segurança viária que permeiam a atividade jurisdicional da prestação de serviços de trânsito.

De outra sorte, apenas para argumentar, **tal alteração na forma proposta, deveria vir socorrida de dados relativos a ação de segurança viária dos Estados e Municípios, implementadas pela engenharia de tráfego**, para a garantia escorreita da ação empreendida na forma deste projeto de lei.

Como se verifica, dentre as competências legais, há mecanismos de igual importância para vir a prevalecer e tornar mais seguro e melhor fiscalizado o trânsito, a via e os veículos automotores.

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 4.937, de 2009.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2009.

Deputado MARCELO ALMEIDA
Relator

fa/PL4.937/09.Relatoria