



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 5.935, DE 2013.

Cancela as multas por avanço de sinal aplicadas por fiscalização eletrônica no período compreendido entre vinte e três e cinco horas, em todo o território Nacional.

Autor: Deputado FELIPE BORNIER

Relator: Deputado MILTON MONTI

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

O PL nº 5.935, de 2013, apresentado à Mesa Diretora da Câmara dos Deputados pelo Deputado Felipe Bornier, em seu texto propõe sejam *“canceladas e remidas todas as multas por avanço de sinal consignadas, em todo o território nacional, por fiscalização eletrônica (pardais), no período compreendido entre vinte e três e cinco horas e já aplicadas ao veículo infrator”*, bem como, que *“as multas por avanço de sinal consignadas por fiscalização eletrônica (pardais), em todo o território nacional, no mesmo período de tempo, a partir da publicação desta Lei, não serão consideradas nem aplicadas ao veículo infrator”*.

O autor da proposição justifica sua iniciativa sob a alegação de constitui *“risco de vida parar em sinal vermelho nas esquinas das grandes cidades entre 23 e 5 horas da manhã. Principalmente em locais ermos e mal iluminados”*. E arremata: *“Só loucos, estando com a sua família no carro, respeitarão o sinal vermelho em locais escuros, onde não se vê viva alma”*.

No período regimental não foram apresentadas emendas ao Projeto de Lei nº 5.935/2013.

É o relatório.



II – VOTO EM SEPARADO

O parecer, reformulado, de relatoria do Deputado Milton Monti ao Projeto de Lei nº 5.935, de 2013, nesta Comissão de Viação e Transporte – CVT, não deve ser aprovado.

Em sua primeira versão, PELA REJEIÇÃO, Sua Excelência, com muita propriedade, sustentava que *“o PL poderá promover maior insegurança no trânsito, deixando o motorista vulnerável a colisões, sobretudo nas interseções de avenidas largas de várias faixas, que deverão ser ultrapassadas com toda a cautela. Estabelecer procedimento padrão para todo o território nacional não é produtor. Com as prerrogativas de planejar e operar o trânsito e desenvolver a circulação, prevista no inciso II do art. 24 do CTB, os Municípios, a partir da realidade local, podem decidir em quais cruzamentos manter o funcionamento normal dos semáforos no período noturno e em quais deixá-los com a luz amarela intermitente, com vistas a permitir um equilíbrio entre as demandas de segurança pública e de segurança no trânsito”*.

De fato, o art. 24, sobretudo nos incisos II e III, atribui aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, entre outras competências, “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas,” e, “implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário,” respectivamente.” (grifamos)

Já em seu segundo parecer, PELA APROVAÇÃO, o Sr. Relator, sem argumentos minimamente convincentes, sustenta, com toda a fragilidade, que a proposição *“revela medida razoável, tendo em vista que constitucionalmente a segurança do cidadão representa uma questão de ordem pública para o Estado”*. Sequer esta se sustentaria diante da legislação infraconstitucional, representada pela Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro. Ademais, ainda que não seja da competência desta Comissão de Viação e Transportes, evidencia-se, a toda prova, afronta ao Pacto Federativo e à própria Carta Política, vez que esta delega tal competência ao Município,



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

como célula mater da Federação. Tampouco é plausível ou juridicamente aceitável a remissão ou cancelamento de multas, cujo objeto de análise, no âmbito regimental, caberá à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Observe-se, ainda, por absoluta pertinência, que qualquer dos entes estatais pátrios (União, Estados, Distrito Federal e Municípios) tem seus atos limitados pela Constituição Federal, e não adquirem o poder soberano, sendo, todavia, dotados de autonomia. Autonomia essa prevista em Lei. E, no caso em tela, pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Como se percebe, a mudança proposta pelo Relator, em que pese todo esforço redacional para amenizar os traços deletérios desta proposição, apresentou argumentos contraditórios em suas peças Relatório, razão pela qual, não deve prosperar o Parecer Reformulado, sob o risco da generalização ampliar as situações de acidentes de trânsito, revelando insofismável vulnerabilidade a ensejar óbitos previsíveis, com imprevisível número de corpos.

Não podemos admitir uma justificativa econômica para imputar insegurança, suprimindo do Município a competência que lhe é atribuída pela Lei nº 9.503/1997 - CTB e pela própria Constituição da República Federativa do Brasil.

A título de ilustração, para encerrarmos a discussão quanto à competência municipal de regulamentar a matéria, transcrevemos a Lei nº 13.332/2002, de São Paulo, que dispõe sobre a operação dos semáforos com sinal de alerta durante a madrugada:

“Art. 1º Os semáforos instalados nos locais de maior incidência de roubos e assaltos no Município de São Paulo funcionarão somente com o sinal de alerta (pisca-pisca no amarelo), das 23:00 horas até às 05:00 horas do dia seguinte.

Parágrafo único. Ficam excluídos da exigência contida no “caput” deste artigo os semáforos instalados nas vias cujo porte e limite de velocidade permitidos indiquem que a medida adotada possa causar periculosidade ao trânsito dos veículos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

Art. 2º Caberá ao órgão competente do Executivo definir, com base nas estatísticas, os locais de maior incidência de roubos e assaltos que deverão atender ao disposto no art. 1º."

Observa-se, sem dificuldades, que o semáforo intermitente pode ser usado em vias cujas características facilitam a abordagem de delinquentes e bandidos, a justificar, assim, tratamento especial. Ademais, o CTB dispõe que a sinalização semafórica de advertência tem a função de advertir da existência de obstáculos ou situação perigosa, devendo o condutor reduzir a velocidade e adotar as medidas de precaução compatíveis com a segurança para seguir adiante.

Diante do exposto, utilizo-me da faculdade assegurada regimentalmente para expender minha opinião, divergente do Relator, e apresentar Voto em Separado pelas razões técnicas e legais acima arroladas e, no mérito, pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei n.º 5.935/2013.

Sala da Comissão, em 22 de abril de 2014.

Deputado **Hugo Leal**
PROS/RJ