

## PARECER Nº , DE 2020

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 10, de 2014 (PL nº 4380/2012), do Deputado Ângelo Agnolin, que *acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a sinalização semafórica piscante.*

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

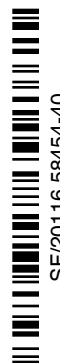
### I – RELATÓRIO

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania passa a analisar o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 10, de 2014, de autoria do Deputado Ângelo Agnolin, que dispõe sobre a sinalização semafórica piscante.

A proposta contém três artigos. O art. 1º indica o objeto da lei, qual seja, acrescentar o art. 89-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para dispor sobre a sinalização semafórica piscante.

O art. 2º da proposição acresce o art. 89-A ao CTB. Conforme o comando proposto para esse artigo, os semáforos deverão funcionar, entre 0 (zero) e 5 (cinco) horas do horário local, em operação em sistema de alerta, com sinal amarelo piscante, exceto aqueles posicionados em locais cujo fluxo de veículos e pedestres justifique o funcionamento padrão, conforme decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente.

De acordo com o § 1º desse artigo, a autoridade de trânsito competente poderá estabelecer outros horários para o início e o término da



SF/20116.58454-40

operação em sistema de alerta, com sinal amarelo piscante, conforme as características de cada local. Por sua vez, o § 2º determina a obrigatoriedade de colocação do sinal de regulamentação R-2, “dê preferência”, na via secundária dos cruzamentos.

O terceiro artigo prevê que a lei que resultar da aprovação do projeto entrará em vigor na data da sua publicação.

O PLC foi distribuído com exclusividade à CCJ. Não há emendas a analisar.

## II – ANÁLISE

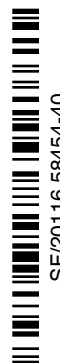
Nos termos do art. 101 do Regimento Interno, compete à CCJ opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias. Uma vez que a matéria foi distribuída apenas a esta comissão, competir-lhe-á também opinar sobre o mérito da proposta.

Em conformidade com o disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF), compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes, tema da proposição. Ademais, o projeto não trata de temas de iniciativa privativa do Presidente da República contidos no art. 61, § 1º, da CF.

A proposição observa os requisitos de novidade, generalidade e abstração. Não se tratando de matéria cuja disciplina exija a aprovação de lei complementar, a lei ordinária é instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

Entretanto, as determinações emanadas do Projeto de Lei ora em análise vão de encontro ao que preconiza o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume V, aprovado pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – Contran nº 483, de 9 de abril de 2014.

O manual estabelece que a determinação da faixa de horário de abrangência do modo amarelo intermitente deve ser precedida de estudos específicos para cada local, que levem em conta o fluxo veicular, a



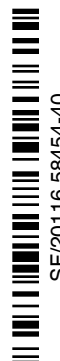
composição do tráfego e o fluxo de pedestres. Recomenda ainda que cada implementação do modo amarelo intermitente seja acompanhada em campo e que seus efeitos sejam monitorados por meio de vistorias periódicas e relatórios de acidentes.

Ademais, o manual recomenda que o amarelo intermitente em interseções, em períodos de baixa demanda veicular, não deve ser utilizado nos seguintes casos:

- onde pelo menos uma das vias tenha velocidade regulamentada acima de 60 km/h;
- onde a intervisibilidade dos condutores dos movimentos conflitantes não atenda a distância de frenagem definidas pelo manual;
- em sinalização semaforica que opere com três ou mais estágios veiculares; e
- onde existirem duas ou mais linhas focais próximas, em sequência, no mesmo campo de visão do condutor, e uma delas não possa operar em amarelo intermitente, para não gerar dúvidas de interpretação do condutor.

Além das restrições acima expostas, o manual recomenda, por questões de segurança, que a decisão pelo uso do amarelo intermitente considere os seguintes fatores de risco:

- presença de pedestres na interseção;
- existência de duplo sentido de circulação em pelo menos uma das vias da interseção com velocidade regulamentada igual ou superior a 40 km/h, sem canteiro central ou com canteiro central com largura inferior a 5 m; e
- circulação de caminhões e ônibus.



De acordo com o manual, o aspecto mais importante em uma interseção que opere em amarelo intermitente é a intervisibilidade dos condutores que se aproximam por movimentos conflitantes. Se a distância de frenagem for suficiente para que os condutores detenham seus veículos a tempo, o risco de colisões será minimizado.

Tendo sido feitas essas considerações, podemos concluir que o PL ora em análise, no que se refere a implantação da sinalização em amarelo intermitente, propõe exatamente o contrário do que preconiza o Manual Brasileiro de Sinalização Viária. O que no manual é regra, a proposição considera exceção.

Se ponderarmos que a elaboração desse manual se pautou no conhecimento e na experiência dos inúmeros técnicos que contribuíram para a sua consecução e que o projeto em análise dele diverge diametralmente, somos compelidos, por prudência, a concluir que a elaboração de normas nesse sentido deva continuar a cargo do Contran.

### III – VOTO

Ante o exposto, somos pela **rejeição** do Projeto de Lei da Câmara nº 10, de 2014.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

