

PARECER Nº , DE 2014

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 56, de 2006, do Senador Valdir Raupp, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar obrigatório o emprego de dispositivo sonoro destinado a sinalizar o deslocamento de veículo em marcha a ré.

RELATOR: Senador **JORGE VIANA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Constituição Justiça e Cidadania (CCJ), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 56, de 2006, de autoria do Senador Valdir Raupp, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar obrigatório o emprego de dispositivo sonoro destinado a sinalizar o deslocamento de veículo em marcha a ré”.

O projeto contém apenas dois artigos, sendo que o primeiro inclui, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, dispositivo sonoro destinado a sinalizar o deslocamento em marcha a ré. O segundo artigo é a cláusula de vigência, que seria imediata.

O projeto é justificado com o argumento de que os atropelamentos são responsáveis por um número significativo de mortes no trânsito todos os anos, e que, entre estes, os acidentes ocorridos durante as manobras de marcha a ré seriam ocorrências “comuns”. De fato, prossegue o autor, “alguns desses incidentes poderiam ser evitados pela adoção de medidas simples de prevenção”, como seria o caso do dispositivo proposto, que alertaria pedestres e ciclistas acerca da movimentação dos veículos.



SF/14433.38016-54

Tramitando desde 2006, o projeto chegou a receber relatório favorável do Senador Eduardo Azeredo em 2007, que, entretanto, não chegou a ser apreciado. Após este evento, o projeto foi sendo sucessivamente apensado a outros, sem que sequer chegasse a receber relatório, até o fim da legislatura passada, quando foi arquivado. Entretanto, por força de requerimento do próprio autor do projeto, Senador Valdir Raupp, a proposição voltou a tramitar, sendo novamente submetida apenas a decisão terminativa da CCJ.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Como a matéria foi distribuída com exclusividade a esta Comissão, compete-nos a análise não só de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, mas também de seu mérito.

Quanto ao aspecto formal, a Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transportes (art. 22, XI). Além disso, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior. Ainda do ponto de vista formal, não vislumbramos óbices do ponto de vista da juridicidade, e verifica-se que o PLS nº 56, de 2006, foi elaborado com técnica legislativa adequada.

Quanto ao mérito, acreditamos que são louváveis as intenções do nobre autor no sentido de buscar um trânsito mais seguro para seus integrantes mais vulneráveis, que são pedestres e ciclistas. Ocorre, entretanto, que a tecnologia no campo automotivo avança rapidamente, e tecnologias que eram raras e onerosas em 2006, hoje se tornam cada vez mais comuns.

É o caso dos dispositivos de auxílio à marcha ré, como sensores de estacionamento e câmeras de ré. O primeiro encontra hoje ampla difusão, sendo encontrado mesmo nos veículos mais baratos à venda em nosso País. Mesmo a câmera de ré, que há até pouco tempo era restrita apenas a veículos de preço proibitivo para a maioria da população, começa a se popularizar em categorias como a dos sedãs médios, e tudo leva a crer que esse movimento de massificação tende a se expandir, uma vez que quando uma tecnologia se torna mais comum, seu preço tende a diminuir.



No futuro, é provável que tecnologias advindas das pesquisas com direção autônoma – em especial aquelas que fazem com que o veículo detecte obstáculos ao longo de seu caminho e freie para evitar a colisão – tornem-se cada vez mais comuns, a ponto de serem também incorporadas aos dispositivos de auxílio à marcha a ré.

Em síntese, os objetivos do nobre autor estão sendo alcançados por outras vias, mormente a utilização de tecnologias que, à época de apresentação do projeto, eram muito onerosas para a maioria dos motoristas.

Além disso, há que se considerar os inconvenientes da aprovação do projeto ora analisado, em especial a poluição sonora que poderia ser gerada em locais com muitos veículos estacionados, a exemplo de supermercados, hospitais e universidades.

Por fim, ainda que se admitisse a hipótese de que a medida poderia ser adotada de forma provisória, até que os dispositivos de auxílio à marcha ré se tornassem universais, especialmente em veículos maiores, como caminhões e ônibus, o meio mais adequado para se instituir essa exigência seria uma regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Como se sabe, uma resolução deste Colegiado pode ser mais rapidamente revogada, quando se entenda não mais necessária, além de possibilitar restringir a aplicação da medida proposta a determinadas categorias de veículos. Assim, deve-se evitar veicular a alteração por lei federal, que é, por sua, própria natureza, mais difícil de ser alterada.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela REJEIÇÃO do PLS nº 56, de 2006.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

