

**GABINETE DO PREFEITO - GP/PMPA**  
**REDAÇÃO ADMINISTRATIVA OFICIAL - AJL/ASSEOP/GE/GP**

Ofício - nº 2237 / 2024

Porto Alegre, 09 de agosto de 2024.

Senhor Presidente:

Comunico a Vossa Excelência e dignos Pares que, usando das prerrogativas que me conferem o § 1º do art. 77 e o inc. III do art. 94, todos da Lei Orgânica Municipal, decidi VETAR PARCIALMENTE o Projeto de Lei de iniciativa do Legislativo nº 032/23, que “estabelece a possibilidade de utilização do sinal luminoso amarelo intermitente no período noturno nos semáforos que especifica”.

Importante referir que é inquestionável o caráter meritório da proposta, contudo, o Projeto de Lei aprovado apresenta dificuldades formais parciais que prejudicam sua consecução como norma efetiva, de modo a obstaculizar sobremaneira sua sanção integral por este Poder.

**RAZÕES DO VETO PARCIAL**

Da análise da redação final do PLL nº 032/23, observa-se que restaram aprovados os seguintes comandos, entre os quais grifamos aquele que demonstra inconsistências impeditivas para sua sanção:

"Art. 1º Os semáforos localizados nos pontos que não envolvem riscos de acidentes, assim considerados pelo órgão competente pela regulação do trânsito, poderão permanecer com o sinal luminoso amarelo intermitente no período noturno.

**§ 1º O disposto no caput deste artigo não se aplica às áreas próximas em até 500m (quinhentos metros) de unidades de saúde e escolas.**

§ 2º O período referido no caput deste artigo será, preferencialmente, da 0h (zero hora) às 5h (cinco horas), ressalvada a decisão da autoridade de trânsito que poderá estabelecer outros horários para o início e o término da operação em sistema de alerta, conforme as características de cada local.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação."

Inicialmente, é importante asseverar que, não obstante o intento do PLL ser o de auxiliar a atividade da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), parte de suas disposições foram inadequadamente fixadas, extrapolando a competência legislativa municipal ao impor obrigações e procedimentos na gestão e fiscalização e planejamento do trânsito, matéria esta que, desde logo, apontamos ser de competência privativa da União.

Ocorre que a avaliação da necessidade e conveniência de adoção das providências semaforicas no território da Capital se trata de prerrogativa exclusiva do órgão executivo de trânsito, por disposição da Constituição Federal de 1988 e do Código de Trânsito Brasileiro.

Ora, o Legislador Municipal não detém competência para disciplinar a matéria de trânsito, possuindo o Supremo Tribunal Federal (STF) ampla jurisprudência firmada no sentido de que compete privativamente à União legislar sobre o tema, o que impossibilita os estados-membros e os municípios de legislar sobre a matéria enquanto não autorizados por Lei Complementar Federal, conforme ADI 2432, ADI 2644 e ADI 6007, das quais transcrevemos:

"CONSTITUCIONAL. LEI 7.723/99 DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE. AUTORIZA PARCELAMENTO DO PAGAMENTO DE MULTAS DE TRÂNSITO, SEM CORREÇÃO. INCOMPETÊNCIA DO ESTADO-MEMBRO PARA DISPOR SOBRE A MATÉRIA QUE ESTÁ PREVISTA NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. AUSÊNCIA DE LEI COMPLEMENTAR - ART. 22, PARÁGRAFO ÚNICO DA CF. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL, VÍCIO DE COMPETÊNCIA. LIMINAR DEFERIDA." (ADI 2432, Tribunal Pleno, Rel. Min. Nelson Jobim, 07/06/2001).

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 13.279, DE 11.10.2001, DO ESTADO DO PARANÁ. TRÂNSITO. FIXAÇÃO DE VALOR MÁXIMO PARA PAGAMENTO DE MULTAS APLICADAS EM DECORRÊNCIA DO COMETIMENTO DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO. INVASÃO DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DA UNIÃO PREVISTA NO ART. 22, XI DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. Apenas a União tem competência para estabelecer multas de trânsito. A fixação de um teto para o respectivo valor não está previsto no Código de Trânsito Brasileiro, sendo descabido que os Estados venham a estabelecê-lo. Ausência de lei complementar federal que autorize os Estados a legislar, em pontos específicos, sobre trânsito e transporte, conforme prevê o art. 22, par. único da CF. Precedentes: ADI nº 2.064, Rel. Min. Maurício Corrêa e, em sede cautelar, ADI nº 2.328, Rel. Min. Maurício Corrêa, ADI nº 2.137, Rel. Min. Sepúlveda Pertence e ADI nº 2.432, Rel. Min. Nelson Jobim. Ação direta julgada procedente. (ADI 2644, Tribunal Pleno, Rel. Min. Ellen Gracie, 07/08/2003).

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI 8.019/2018 DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. PRAZO DE TRINTA DIAS PARA A NOTIFICAÇÃO DA AUTUAÇÃO POR INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. (...) DIREITOS E PROCEDIMENTOS NÃO PREVISTOS NA LEGISLAÇÃO FEDERAL. INVASÃO DA COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRÂNSITO E TRANSPORTE (ARTIGO 22, XI, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL). LEI DE ORIGEM PARLAMENTAR. USURPAÇÃO DA INICIATIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO PARA CRIAR ATRIBUIÇÕES PARA OS ÓRGÃOS DE TRÂNSITO ESTADUAIS (ARTIGOS 61, § 1º, II, E; E 84, VI, A, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL). AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE CONHECIDA E JULGADO PROCEDENTE O PEDIDO.

A competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte abrange as questões relativas à segurança do trânsito e às respectivas infrações (artigo 22, XI, da Constituição Federal). Precedentes: ADI 874, rel. min. Gilmar Mendes, Plenário, DJe de 28/2/2011; ADI 3.444, rel. min. Ellen Gracie, Plenário, DJ de 3/2/2006. 2. A Lei federal 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) definiu as infrações de trânsito e determinou as penalidades e medidas administrativas a serem adotadas, fixando as multas correspondentes, de modo que cabe somente à União dispor sobre o procedimento de autuação dos infratores e aplicação das multas pelos órgãos de fiscalização de trânsito. 3. A iniciativa das leis que estabeleçam as atribuições dos órgãos pertencentes à estrutura administrativa da respectiva unidade federativa compete aos Governadores dos Estados-Membros, à luz dos artigos 61, § 1º, II, e; e 84, VI, a, da Constituição Federal, que constitui norma de observância obrigatória pelos demais entes federados, em respeito ao princípio da simetria. Precedentes: ADI 3.254, rel. min. Ellen Gracie, Plenário, DJ de 2/12/2005; e ADI 2.808, rel. min. Gilmar Mendes, Plenário, DJ de 17/11/2006. 4. A Lei 8.019/2018 do Estado do Rio de Janeiro, de origem parlamentar, dispõe que os órgãos de trânsito estaduais deverão notificar a autuação aos infratores no prazo máximo de trinta dias, para que apresentem defesa ou realizem o pagamento (...) 5. A Lei fluminense, a pretexto de interpretar o artigo 281 do CTB, inovou indevidamente o ordenamento jurídico ao estabelecer direitos e procedimentos não previstos no CTB para a notificação de infrações e aplicação de multas, invadindo a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte. Precedentes: ADI 4.879, rel. min. Cármen Lúcia, Plenário, DJe de 31/8/2017; ADI 3.186, rel. min. Gilmar Mendes, Plenário, DJ de 12/5/2006; ADI 2.328, rel. min. Maurício Corrêa, Plenário, DJ de 16/4/2004. 6. A criação de atribuições para os órgãos de trânsito estaduais por lei de iniciativa parlamentar constitui usurpação da iniciativa do chefe do Poder Executivo. Precedentes: ADI 2.873, rel. min. Ellen Gracie, Plenário, DJe de 9/11/2007; ADI 637, rel. min. Sepúlveda Pertence, Plenário, DJ de 1º/10/2004; ADI 766, rel. min. Sepúlveda Pertence, Plenário, DJ de 11/12/1998. 7. Ação direta de inconstitucionalidade conhecida e julgada procedente o pedido, para declarar a inconstitucionalidade da Lei 8.019/2018 do Estado do Rio de Janeiro. (ADI 6007, Relator: Min. Luiz Fux, 30/08/2019)."

Assim, a vigência do texto pretendido pelo presente PLL no § 1º, do seu art. 1º implicaria impor ao Executivo determinada forma de agir no que se refere à fiscalização do Trânsito, trazendo para o legislador municipal uma competência que não lhe foi dada pela Constituição Federal (art. 22, XI), já que o constituinte atribui tal competência ao legislador federal, a saber:

"Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:  
XI - trânsito e transporte;"

A partir de tal distribuição constitucional de competências, foi editado o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), que em seu art. 24 dispõe competir aos órgãos executivos de trânsito dos Municípios, entre outras competências, as de planejar, projetar, regulamentar, operar e fiscalizar o trânsito, conforme ora se transcreve:

"Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas de competência privativa dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal previstas no § 2º do art. 22 deste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;"

Desta forma, flagrante a inconstitucionalidade do Projeto aprovado no parágrafo referido, por ofensa ao art. 22, inc. XI, da Constituição Federal, c/c art. 24, inc. II, III e VI, do CTB.

No que tange aos aspectos técnicos a se oporem às determinações pretendidas pela Redação Final, cumpre ponderar que, atualmente, as disposições normativas referentes à Sinalização Semafórica se encontram fixadas no Anexo V - Sinalização Semafórica, da Resolução CONTRAN nº 973, que em seu item 3.3 especifica os CRITÉRIOS PARA UTILIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA OPERANDO EM AMARELO INTERMITENTE, a saber:

### "3.3 Critérios para utilização da sinalização semafórica operando em amarelo intermitente

Os controladores semafóricos eletrônicos permitem a programação, por horário, para operação em amarelo intermitente. Nesse caso o condutor do veículo fica obrigado a reduzir a velocidade e respeitar o disposto no Art. 29, inciso III, do CTB.

#### 3.3.1 Utilidade da operação em amarelo intermitente

Em horários em que a demanda de veículos em uma interseção semaforizada é muito baixa, a sinalização semafórica, quando programada em tempos fixos, acaba gerando paradas desnecessárias. Em geral, as situações de baixa demanda ocorrem durante a madrugada.

Sinalizações semafóricas exclusivas para travessia de pedestres em meio de quadra também podem operar em amarelo intermitente em períodos onde a demanda de pedestres é muito reduzida.

Quando utilizado corretamente, o amarelo intermitente reduz as paradas dos veículos. Entretanto, existem várias restrições ao seu uso, que devem ser observadas, de modo a evitar acidentes de trânsito.

#### 3.3.2 Restrições ao uso do amarelo intermitente

- 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 atende a distância de frenagem definida na seção 4.3.3;

- Em sinalização semafórica que opera com três ou mais estágios veiculares;

- 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 apresentadas recomenda-se, 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;

- Circulação de caminhões e ônibus.

#### 3.3.3 Critérios de utilização

Em relação às sinalizações semafóricas veiculares, 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. Essa distância é função da velocidade do veículo e da taxa de desaceleração, e assume os valores apresentados na Tabela 4.6.

Deste modo, verifica-se que os critérios e requisitos para uso do Sinal Amarelo Intermitente se encontram padronizados nacionalmente e fixados na Resolução CONTRAN nº 973/2022, sendo inconstitucional qualquer legislação local a respeito do tema. Portanto, não cabe ao PLL especificar critérios técnicos para a implantação do Amarelo Piscante.

Cabe asseverar que as demais regras trazidas pelo PLL 032/23 tem um caráter meramente autorizativo da possibilidade de utilização do sinal luminoso intermitente, além de direcionarem ao órgão competente pela regulação de trânsito municipal a definição dos critérios objetivos a serem observados, razão pela qual não merecem ser objeto do presente veto parcial.

São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a VETAR PARCIALMENTE o PLL nº 032/23, para afastar da publicação da lei o § 1º do art. 1º esperando o reexame criterioso dessa Casa, com o acolhimento do veto parcial ora apresentado.

Atenciosas saudações,

Sebastião Melo,  
Prefeito de Porto Alegre.

Excelentíssimo Senhor Vereador Mauro Pinheiro,  
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.

---

Documento assinado eletronicamente por **Sebastião Melo, Prefeito do Município de Porto Alegre**, em 09/08/2024, às 16:13, conforme o art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006, e o Decreto Municipal 18.916/2015.

---

A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.procempa.com.br/autenticidade/seipmpa> informando o código verificador **29767155** e o código CRC **89EFBC15**.

---