



CÂMARA DOS DEPUTADOS COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 8.171, DE 2017

Apensados: PL nº 9.606/2018 e PL nº 6/2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre o uso de faróis.

Autor: Deputado DAMIÃO FELICIANO

Relator: Deputado MANUEL MARCOS

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 8.171/2017 e apensados vêm a esta Comissão de Viação e Transportes para análise de mérito, nos termos da alínea "h" do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. De autoria do Deputado Damião Feliciano, propõe modificação na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de regular o uso obrigatório de faróis em rodovias durante o dia, instituído pela Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016.

De acordo com a proposta, que altera a redação do inciso I, do art. 40 da mencionada Lei, o condutor deverá manter os faróis do veículo acesos, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia, em túneis, nas estradas e rodovias; e sob chuva, neblina e cerração. O nobre Autor sugere também o acréscimo de segundo parágrafo a esse dispositivo, por meio do qual isenta os condutores da exigência do uso de faróis durante o dia, em trechos de estradas e rodovias que sejam integrados ao sistema viário urbano, e delega ao Conselho Nacional de Trânsito — Contran — a identificação desses trechos. Ajusta, também, o texto da infração prevista no art. 250, correspondente a inobservância da conduta descrita no art. 40.



CÂMARA DOS DEPUTADOS COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Justifica o autor da proposição que a exigência vem penalizando os condutores de veículos que transitam em trechos de rodovias integrados à área urbana das cidades, com os faróis apagados, e acabam sendo multados. Para ilustrar a situação, o autor cita o Distrito Federal, onde as principais vias urbanas fazem parte de rodovias.

Apensado ao Projeto de Lei em análise temos o Projeto de Lei nº 9.606, de 2018, de autoria do Deputado Delegado Waldir, que pretende alterar os mesmos dispositivos para suprimir o uso de faróis acesos nas rodovias, permanecendo a exigência somente para o trânsito, durante o dia, nos túneis providos de iluminação pública. O autor argumenta que a Lei nº 13.290, de 2016, que torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia, teria se inspirado em legislações da Finlândia, Suécia, Noruega e Dinamarca, países com compõem a Escandinávia, onde a incidência da luz solar está muito abaixo da verificada no Brasil.

Também apensado, o Projeto de Lei nº 6, de 2019, de autoria da Deputada Carla Zambelli, propõe a revogação da Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, e autoriza o Poder Executivo, por meio de recomendação formal ou campanhas educativas, a fomentar o uso do farol baixo, independente do horário e do tipo de via, nos casos em que for recomendável para a segurança do trânsito. Em sua justificação, a autora ressalva que, após a edição da Lei nº 9.503, de 1997, atual Código de Trânsito Brasileiro, o Contran editou a Resolução nº 18, de 1998, que recomendava às autoridades de trânsito com circunscrição sobre as vias terrestres, que por meio de campanhas educativas, motivassem seus usuários a manter o farol baixo aceso durante o dia, nas rodovias. Os três autores compartilham a opinião de que a Lei nº 13.290/2016 em muito tem contribuído para a indústria das “multas de trânsito”.

A matéria tramita em regime ordinário, sujeita à apreciação conclusiva das Comissões.

Após análise de mérito nesta Comissão, a matéria segue para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, onde será analisada quanto à



CÂMARA DOS DEPUTADOS COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A Lei nº 13.290/2016, teve como objetivo aumentar a segurança nas estradas, tornando obrigatória a utilização dos faróis de luz baixa nas rodovias visando a reduzir o número de acidentes frontais. Segundo divulgado à época pelo Departamento Nacional de Trânsito — Denatran —, estudos indicavam que a prática leva a redução de 5% a 10% do número de colisões entre veículos durante o dia. Entretanto, é preciso elevar o patamar da discussão se quisermos ter um diagnóstico preciso de um tema de tamanha complexidade.

Boa parte dos estudos que indicam resultados positivos decorrentes da implantação dessa obrigatoriedade baseiam-se em experiências de países com características semelhantes com relação ao clima e à presença e intensidade da luz solar durante o dia nas diferentes épocas do ano. A partir da década de 1970, quando a Finlândia adotou a norma, o Canadá e muitos países europeus também tornaram obrigatória a utilização de luzes de uso diurno, equipamento especialmente projetado para uso durante o dia e que não se confunde com farolete (luz de posição) ou farol baixo.

Os países que aferiram redução nas colisões diurnas após a adoção das luzes diurnas têm algumas características em comum não observadas na realidade brasileira. Destaca-se os diferentes fatores climáticos que afetam a visibilidade, como intensidade e duração da luz solar durante o dia, regime de chuvas e ocorrência de neblinas e nevascas. Além disso, esses países obrigam o uso das luzes de uso diurno que são projetadas para emitirem luminosidade adequada para aumentar a conspicuidade sem ofuscar a visão, tem a durabilidade compatível com o uso contínuo demandado, produzem



CÂMARA DOS DEPUTADOS COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

menos calor e consomem uma fração da energia dos faróis comuns obrigatórios no Brasil.

Países com características mais próximas das brasileiras, como Austrália, em geral não adotam a prática. Alguns Estados dos Estados Unidos da América chegaram a proibir o uso de certos tipos de luz de uso diurno por considerá-las prejudiciais à segurança no trânsito. No mesmo sentido, o Japão proíbe o uso dessas luzes em carros de passageiros. Em 2003, o governo japonês realizou um estudo que concluiu não existirem benefícios na utilização das luzes quando há iluminação natural. Ainda, houve casos em que a intensidade dos faróis prejudicou a percepção de motocicletas. Estudos realizados na Áustria, de 2004 a 2007, demonstraram o incremento de 12,2% no número de acidentes devido ao uso de luzes de uso diurno, proibidas naquele País.

Diante de cenário tão controverso e inconclusivo com relação ao benefício da utilização dos faróis durante o dia, acreditamos que a postura mais prudente seja a de nos concentrarmos nos fatos concretos.

Conforme mencionado inicialmente, o Denatran afirma existir correlação entre o uso de faróis nas estradas, prática recomendada pelo Contran há mais de 20 anos, e a diminuição de colisões. Com relação aos benefícios no ambiente urbano, os estudos apontam claramente diversos pontos negativos, principalmente relacionados à conspicuidade das motocicletas e à percepção por parte dos pedestres causada pela cegueira por desatenção¹. Por outro lado, nenhum benefício é apontado com relação ao uso de faróis durante o dia no ambiente urbano.

¹ O excesso de estímulos das luzes diurnas de Xênon pode levar a uma cegueira por desatenção, devido à capacidade limitada de processamento do cérebro humano, quando a pessoa pode ver, mas não perceber. Essa diferença existe devido à sobrecarga da capacidade cognitiva do cérebro frente a um número crítico de estímulos periféricos de luz em movimento e diante da intensidade desses estímulos (MAGAZIN FÜR AUGENOPTIK UND OPTOMETRIE, 2013).



CÂMARA DOS DEPUTADOS COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Assim, acreditamos que o Projeto de Lei nº 8.171/2017 caminha na direção do equilíbrio ao propor que a exigência não se aplique às estradas e rodovias que sejam integradas ao sistema viário urbano.

Entretanto, concordamos com a observação do Relator anterior, Deputado Hissa Abrahão, que, em parecer apresentado e não apreciado por esta Comissão, considera que o texto merece ajustes, pois delega ao Contran a competência para determinar quais vias pertencem ao perímetro urbano. O Poder Local, que detém maior domínio das particularidades de cada localidade, é o ente melhor habilitado para identificar os limites entre as zonas urbanas e rurais. Apresentamos, assim, texto substitutivo nesse sentido.

O Projeto de Lei nº 9.606, de 2018, além do uso de faróis, aborda a questão da penalidade e o Projeto de Lei nº 6, de 2019, visa a eliminar completamente a obrigatoriedade do uso de faróis durante o dia, inclusive nas vias rurais, entretanto restabelece as campanhas de educação no trânsito acerca do uso de faróis durante o dia. Entendemos, conforme exposto, que retirar totalmente a obrigatoriedade do uso de faróis durante o dia não seja o caminho adequado, uma vez que a prática, segundo o Denatran, tem produzido resultados positivos nas últimas décadas.

Pelo exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nº 8.171/2017, 9.606/2018 e do Projeto de Lei nº 6, de 2019 na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado MANUEL MARCOS
Relator



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 8.171, DE 2017

Apensados: PL nº 9.606/2018 e PL nº 6/2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre o uso de faróis.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o uso de faróis.

Art. 2º Os arts. 40 e 250 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40

I – durante a noite, o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa e, nas vias não iluminadas, utilizando luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

II – durante o dia, o condutor manterá acesos os faróis do veículo em luz baixa:

- a) nos túneis providos de iluminação pública;
- b) nas estradas e rodovias, fora do perímetro urbano;
- c) quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

.....

§ 1º No caso previsto na alínea “b” do inciso II deste artigo, admite-se o uso de luzes de rodagem diurna.

§ 2º Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e as motocicletas, as motonetas, os ciclomotores, os triciclos e os quadriciclos deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

§ 3º Para fins de aplicação do disposto na alínea “b” do inciso II deste artigo, o órgão ou entidade executivo rodoviário com circunscrição sobre a via deverá sinalizar os limites do perímetro urbano.” (NR)



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

“Art. 250.....

I –.....

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública;” (NR)

Art. 3º O Poder Executivo poderá, por meio de recomendação formal ou campanhas educativas, fomentar o uso do farol baixo, independente do horário e do tipo de via, nos casos em que for recomendável para a segurança do trânsito.

Art. 4º Revoga-se o inciso IV do art. 40 da Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado MANUEL MARCOS
Relator