



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.871, DE 2017

Adequa o uso do farol baixo em rodovias para as situações necessárias, altera o inciso I, do art. 40, e a alínea b, do inciso I, do art. 250 ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: Deputado LAERTE BESSA

Relator: Deputado HUGO LEAL

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende restringir a exigência do uso de faróis, inserida no Código de Trânsito Brasileiro pela recente Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, às rodovias não duplicadas e ou fora de perímetro Urbano.

De acordo com o autor não se discute a aplicabilidade prática ou a importância do uso do farol em rodovias, mas que ela está causando transtornos aos cidadãos, com rápido desgaste de veículos, principalmente em cidades possuem rodovias como suas avenidas principais.

Como o assunto já foi tratado no âmbito desta Comissão por meio do Projeto de Lei nº 5608, de 2016, tendo sido aprovado na forma de substitutivo, solicitamos a apensação do presente Projeto de Lei por meio do requerimento nº 6.128/2017, o que foi indeferido pela Presidência, razão pela qual estamos analisando com base naquele PL.

O assunto não é novo no Brasil. Há 18 anos, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN - editou a Resolução nº 18, de 17 de fevereiro de 1998, recomendando aos órgãos de trânsito fizessem campanhas educativas para motivar os condutores a manterem o farol baixo durante o dia, nas rodovias. Essa mesma Resolução também recomendava ao DENATRAN que acompanhasse os resultados obtidos pelos órgãos que implementassem essa



CÂMARA DOS DEPUTADOS

medida. Pelo que se observa, a recomendação não foi atendida nem o estudo realizado.

Em outros países essa exigência também foi adotada, em especial naqueles em que o clima ocasiona grande restrição de visibilidade. De acordo com notícia veiculada no **site** da Empresa Brasileira de Comunicação – EBC, na Europa, a exigência do farol baixo existe há mais de 40 anos, sendo a Finlândia o país pioneiro (1972), seguida da Suécia (1977), Noruega (1985), Islândia (1988) e Dinamarca (1990). No Canadá (1990) foi exigido que os carros fossem fabricados com as luzes de rodagem diurnas (daytime running light – DRL), que acendem automaticamente quando o veículo é ligado. Nos Estados Unidos, cada estado tem a sua legislação (Alabama, Flórida, Lousiana e Mississipi exigem o uso dos faróis nas estradas durante o dia; na Geórgia, a opção ficou com os motoristas)¹.

Após a análise desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria deverá ser apreciada, em caráter conclusivo e regime ordinário, pela Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que fará a análise quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em primeiro lugar, é importante destacar que a presente análise se dará com base no trabalho já realizado por esta Comissão no Projeto de Lei nº 5608, de 2016, ao qual tentamos fazer a apensação deste Projeto de Lei por meio do Requerimento nº 6.128/2017, o que foi indeferido pela Presidência da Câmara.

Especificamente quanto ao texto proposto, verificamos que a preocupação do nobre relator é bastante pertinente, tendo em vista que a exigência imposta pela Lei nº 13.290, de 2016, tem criado muita confusão no trânsito brasileiro, em especial nos trechos de rodovia localizados em perímetro urbano e integrados ao trânsito urbano.

O trânsito urbano tem peculiaridades distintas do trânsito rural. Na área urbana existe um trânsito mais intenso de veículos com menor velocidade e maior incidência de tráfego de motocicletas. Já na área rural o trânsito é menos intenso, com maior velocidade e maior incidência de tráfego de veículos de grande porte.

¹ Disponível em www.ebc.com.br – acesso em 22 ago 2016.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

As motocicletas e similares têm a obrigação de transitar com o farol ligado de dia e de noite (art. 244, IV, CTB). A finalidade dessa exigência é diferenciá-las dos demais veículos, aumentando a visibilidade por parte dos demais condutores, em especial porque aquelas normalmente trafegam entre as faixas de circulação. Com a obrigação do uso de faróis baixos nas áreas urbanas, essa finalidade acabou sendo prejudicada.

Nas áreas rurais, onde ainda prepondera o uso de vias simples com sentido duplo de circulação, em que a ultrapassagem é o instrumento mais utilizado para que haja fluidez no trânsito, em razão do tráfego de veículos de grande porte em baixa velocidade, o uso de faróis é essencial para aumentar a visibilidade dos veículos que trafegam em sentido contrário, aumentando assim a segurança durante essas manobras, reduzindo o risco de colisões frontais. Precisamos preservar a exigência do uso de faróis nesses casos.

Diante desse contexto, faz-se necessário diferenciar as vias urbanas das vias rurais. Como existem rodovias, por definição, vias rurais, que passam por áreas urbanas, assumindo, muitas vezes, características de vias urbanas, os condutores acabam por esquecer de ligar os faróis ou mesmo serem obrigados a trafegarem com os faróis sempre ligados. Assim, ou são multados porque esquecem de ligar os faróis quando saem de uma via urbana e entram em uma rodovia, ou acabam tendo as lâmpadas queimadas, já que não são construídas para uso contínuo, o que pode ser mais perigoso ainda, especialmente quando está chegando o horário noturno, em que o uso dos faróis é imprescindível.

Para uma solução permanente desse imbróglio, destacamos o advento de novas tecnologias veiculares utilizadas pela indústria automobilística, que passou a adotar em alguns veículos o sistema de faróis de rodagem diurna, seguindo os termos técnicos utilizados na Resolução número 227/2007 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN ou **daytime running light – DRL**, como se convencionou chamar o dispositivo. Esses DRL são acionados automaticamente quando o veículo é ligado, assim os condutores não têm como esquecer de ligá-los. Preferimos a expressão “luzes” a “faróis”, para não confundir com os faróis principais do veículo. Não podemos esquecer que muitos veículos já estão sendo fabricados com essas luzes integradas.

Diante do exposto, aproveitamos a oportunidade para corrigir algumas inconsistências da atual legislação quanto ao uso dos faróis, razão pela qual estamos apresentando um substitutivo ao PL, preservando a ideia original do autor e deixando a norma mais clara e eficiente. Apenas não inserimos a restrição em pista duplicada porque poderia haver dificuldade na verificação por parte do condutor. Destacamos as seguintes alterações:

- I – Obrigatoriedade do uso dos faróis baixos:
 - a) em túneis, não somente naqueles iluminados;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

b) sob chuva, neblina e cerração – é uma incongruência exigir o uso de faróis em rodovias, mas exigir apenas as luzes de posição sob circunstâncias mais perigosas, como no caso da chuva, neblina e cerração;

c) exclusão da exigência do uso de faróis em áreas urbanas na forma regulamentada pelo CONTRAN – é necessário que haja regulamentação padronizando os procedimentos dos órgãos de trânsito;

d) aumento da penalidade para quem trafega com os faróis desligados durante a noite, para diferenciar da nova exigência de uso dos faróis durante o dia.

II – Uso das luzes de rodagem diurna:

a) equivalência ao uso dos faróis quando em trânsito nas estradas e rodovias;

b) exigência de que essas luzes se tornem equipamentos obrigatórios dos novos veículos, concedendo-se um prazo razoável para a regulamentação e a introdução desse dispositivo pela indústria automotiva, seguindo a linha de normas adotadas em diversos países, como Canadá e alguns países da Europa.

III – Atualização da redação:

a) substituição da expressão “ciclos motorizados” por motocicletas, motonetas e ciclomotores, que são as expressões adequadas para identificar esses veículos;

b) revogação do inciso IV do art. 40 e integração de seu conteúdo ao inciso I por se tratarem de temas relacionados;

c) revogação do inciso II do art. 250 e integração de seu conteúdo ao inciso I por se tratarem de temas relacionados.

Diante do exposto, somos pela **aprovação**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 6.871, de 2017, na forma do **Substitutivo** em anexo.

Sala da Comissão, em 08 de maio de 2017.

Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES



CÂMARA DOS DEPUTADOS
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.871, DE 2017

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 O art. 40 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40

I – o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e, durante o dia:

- a) nos túneis;*
- b) nas estradas e rodovias; e*
- c) sob chuva, neblina ou cerração.*

.....

VIII – a instalação dos sistemas de iluminação e de sinalização deve ser tal forma que não seja possível a utilização dos faróis sem que estejam ligadas as luzes de posição.

§ 1º Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e as motocicletas, motonetas e ciclomotores deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

§ 2º Para fins da alínea “b” do inciso I e do § 1º será admitido o uso das luzes de rodagem diurna, nos termos de norma do CONTRAN.

§ 3º Não se aplica a exigência prevista na alínea “b” do inciso I em relação aos trechos de estradas e rodovias que sejam integradas ao sistema viário urbano, nos termos de norma do CONTRAN.”
(NR)

Art. 3º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 105.

.....

VIII – luzes de rodagem diurna.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

.....” (NR)

Art. 4º O art. 250 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 250

I –

a)

Infração - grave;

Penalidade – multa;

b) de dia, nos túneis, nas estradas e rodovias e sob chuva, neblina ou cerração;”

.....(NR)

Art. 5º O equipamento inserido no art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, por meio do art. 3º desta Lei, será incorporada progressivamente aos novos veículos automotores fabricados no país ou importados a partir do 4º ano de vigência desta Lei, na forma e prazos estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 6º Ficam revogados o inciso IV do art. 40 e o inciso II do art. 250, da Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 7º Esta lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 08 de maio de 2017.

Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ
Relator