



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.608, DE 2016

Altera a redação do inciso I do artigo 40 e da alínea “b” do inciso I do artigo 250, ambos da Lei 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 áreas rurais das rodovias.

De acordo com o autor a lei não especifica ou precisa as localidades de abrangência da exigência, embora o objetivo era obrigar o uso de farol baixo nas rodovias federais para evitar acidentes frontais em vias de mão dupla, nas áreas rurais e não dentro de centros urbanos, e que essa omissão “causará grande confusão à população e incongruência na aplicação da lei”. Defende ainda que nesses centros urbanos existem outras medidas mais eficazes para evitar acidentes “como campanhas de conscientização de motoristas e pedestres, criação de passarelas, passagens subterrâneas, semáforos, faixas de pedestre e melhorias na sinalização e iluminação públicas”.

Por fim, o autor defende que:

“ao se definir que a obrigatoriedade será nas estradas não localizadas em áreas urbanas ou de expansão urbana, permitirá uma melhor aplicação da lei, com melhores resultados e sem causar confusão os milhões de motoristas, além do que nem todas as vias nos centros urbanos são de fácil classificação e muito menos rodovias”.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

De fato, 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 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 análise presente proposta, 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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

trânsito é menos intenso, com maior velocidade e maior incidência de tráfego de veículos de grande porte.

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. Destacamos as seguintes alterações:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

I – Obrigatoriedade do uso dos faróis baixos:

- a) em túneis, não somente naqueles iluminados;
- 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.

Dante do exposto, somos pela **aprovação**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 5.608, de 2016, na forma do **Substitutivo** em anexo.

Sala da Comissão, em 29 de agosto de 2016.

Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.608, DE 2016

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 os ciclos motorizados 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.

§ 3º Não se aplica a exigência prevista na alínea “b” do inciso I em relação às 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:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

“Art. 105.
.....
VIII – *luzes de rodagem diurna.*
.....” (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 3º 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 29 de agosto de 2016.

**Deputado HUGO LEAL – PSB/RJ
Relator**