

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Projeto de Lei nº , de 2007

(Do Sr. Deputado **JOSÉ GENOINO**)

Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera disposições do Código de Trânsito Brasileiro relativas ao uso de luzes em veículo e à idade mínima para habilitação nas categorias D e E.

Art. 2º Os arts. 40, 60, 61, 62, 138 e 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40
.....

I – o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e o dia nos túneis providos ou não de iluminação pública, bem assim quando em circulação no interior de garagens fechadas, sejam estas destinadas a estacionamento rotativo ou permanente em prédios públicos ou particulares; **(NR)**

.....

VI – durante a noite, em circulação, o condutor utilizará os faróis do veículo com luz baixa ou ao menos acesa a luz de placa; **(NR)**

.....”

“Art. 60.

III – áreas internas de trânsito lento:

- a) estacionamentos rotativos, pagos ou não, em vagas ao ar livre e em espaços cercados e privativos;
- b) estacionamentos, rotativos ou não, pagos ou não, em vagas de garagens localizadas em prédios públicos ou particulares;”

“Art. 61.

§ 1º

III – nas áreas internas de trânsito lento:

vinte quilômetros por hora”

“Art. 62. Respeitadas as condições operacionais de trânsito, da via e do espaço interno de trânsito lento, a velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida.” (NR)

“Art. 138.

I – ter idade superior a 18 anos;

.....” (NR)

”Art. 145.....

I – ser maior de dezoito anos;

.....” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503, de 23.09.1997, embora tenha significado um passo modernizador na legislação vigente à época de sua aprovação, já está a merecer algumas modificações, tendo em vista, principalmente, a rapidez com que as situações de trânsito exigem atualização normativa.

Nesse sentido, a presente proposição consiste numa contribuição que ofereço ao aperfeiçoamento do referido Código em dois aspectos. Um deles se relaciona a uma questão de segurança para pedestres e os próprios motoristas numa determinada área de circulação de veículos. O segundo aspecto relativo à contribuição que o presente projeto pretende dar diz respeito à necessidade de atualização do Código de Trânsito, no campo dos requisitos básicos para a habilitação de motoristas.

No que concerne ao primeiro aspecto, ligado à questão de segurança no trânsito, o art. 40 do Código estabelece as exigências do uso de luzes do veículo nos diferentes casos previstos nos sete incisos do *caput* do dispositivo. No caso do seu inciso I, o citado art. 40, a meu ver, peca por uma redação obscura, a qual, sobretudo em confronto com a redação do seu inciso VI, justifica a modificação redacional e a inclusão de uma outra situação específica para uso de faróis de veículos em circulação, conforme a sugestão que ofereço com o presente projeto.

Eis a redação do *caput* do art. 40 do Código e a de seu inciso I:

“Art. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações:

I – o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública;

.....”

Dessa forma, o dispositivo determina que o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, na(s) seguinte(s) situação(ões): “durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública”. Tente-se entender em qual ou quais hipótese(s) de incidência(s) a norma se aplicaria. É certo que, nos túneis providos de iluminação pública, serão mantidos acesos os faróis de luz baixa. Quando? Aparentemente, segundo uma possível interpretação extraída da atual redação da mencionada norma, “durante a noite e durante o dia”. Mas, por que o legislador repetiria a preposição “durante”, ainda que ele tivesse pretendido deixar bem claro que os faróis deveriam estar acesos naquele local (em túneis providos de iluminação pública), até mesmo durante o dia, quando supostamente a iluminação dentro dos túneis fosse suficiente para o motorista enxergar? Na realidade, não

haveria razão para a repetição da citada preposição mesmo com esse objetivo de clareza. Porque, no caso, uma pretendida clareza acabou por produzir, no meu entender, uma obscuridade à análise interpretativa.

O mais provável é que a repetição prepositiva tenha sido proposital para que se leiam, com aquela redação, duas situações, ou hipóteses de incidência: a primeira é que, “durante a noite”, os faróis do veículo se mantenham acesos qualquer que seja o local de circulação. Isso, para abranger, principalmente, as situações comuns de circulação noturna nas vias urbanas e rurais, **inclusive dentro dos túneis** providos de iluminação pública; a segunda é que, especifica e obrigatoriamente, dentro dos mencionados túneis os faróis se mantenham acesos sempre durante a circulação diária de veículos. Aliás, por que somente nos “túneis providos de iluminação pública”? Imagine-se que a iluminação se produza mediante gerador de propriedade privada em situação emergencial de corte eventual de fornecimento, ou de falhas, panes, curtos-circuitos etc, que obrigue a utilização daquele gerador? Imagine-se, de outra parte, que o túnel não seja provido de iluminação, pública ou privada, ainda que provisoriamente. O que fazer, nesse caso? Evidentemente, parece-me que, aí com maior razão, os faróis se mantenham acesos. Quer dizer: também nesse particular a redação é precária, pois o fato de o túnel ser ou não provido de iluminação, pública ou não, obriga que os veículos deverão permanecer com os faróis sempre acesos durante a circulação nesses locais.

Se observarmos bem, a interpretação acima, que autoriza imaginar a hipótese de obrigatória manutenção de luz baixa em qualquer lugar, estando o veículo em circulação noturna, não parece ser correta quando nos deparamos com determinadas circunstâncias, como a que está regulada no inciso VI do mesmo art. 40, redigido nos seguintes termos:

“Art. 40.....

 VI – *durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;*
”

Ora, se durante a noite, sempre em circulação, o condutor manterá (necessariamente) acesa a luz de placa, de quatro possibilidades, uma: **(a)** ou em circulação noturna (em qualquer circunstância e lugar, porque o dispositivo não restringe a abrangência da situação descrita como objeto da incidência da norma) será mantida “acesa a luz de placa”, o que também necessariamente ocorre estando os faróis acesos e então se pressuporia que os faróis estarão sempre acesos (incluindo, necessariamente, as luzes de placa, o que tornaria desnecessária a norma ora examinada); **(b)** ou que a luz de placa será mantida acesa sempre que a pouca iluminação solar ou artificial, na hora da circulação, ainda permitam que ela seja feita sem o auxílio dos faróis, mas tal especificação não está expressa, nem

implícita de modo a evidenciar essa conclusão, na norma em questão; (c) ou estaria implícita a obrigatoriedade de estar acesa a luz de placa, mesmo na ausência ou inexistência momentânea das demais luzes do veículo, numa eventual situação de pane elétrica (o que ensejaria o não-funcionamento também da luz de placa); (d) ou é impossível conciliar a redação do inciso I com a do inciso VI, em decorrência de um defeito redacional do Código. Meu entendimento é no sentido de que essa última conclusão é a correta.

Por isso, proponho nova redação aos incisos I e VI do art. 40 do Código, a fim de eliminar o defeito apontado, ao tempo em que, nesse mesmo inciso I, incluo uma situação não prevista na Lei nº 9.503/97, que é a de circulação dentro de estacionamentos de garagens em prédios públicos ou particulares. Trata-se de uma medida de segurança em trânsito lento, que é uma prática comum em vários países, já se fazendo necessária sua adoção obrigatória entre nós.

Em decorrência desse acréscimo que estou propondo, com a nova redação do inciso I do art. 40, faz-se conveniente alterar as disposições do art. 60, quanto a aditar um novo tipo de área de circulação, inclusive para justificar aquela alteração que propomos ao inciso I do art. 40. Em igual sentido, entendo ser necessária alteração no art. 61 do Código, quanto a estabelecer a velocidade máxima para circulação dos veículos nessas áreas internas de trânsito lento, conforme um novo inciso (o III) agregado ao referido art. 61. Também o art. 62, no que concerne à inclusão dessas áreas internas de trânsito lento, para efeito de definição da respectiva velocidade mínima.

Além das alterações acima referidas, quanto à utilização de luzes dos veículos, estou propondo compatibilizar as disposições do Código que tratam de idade mínima para a habilitação de motoristas à nova faixa etária para a obtenção da maioridade civil.

Recorde-se que o Código Civil, instituído com a Lei nº 10.406, de 10.01.2002, no seu art. 5º, estabeleceu que aos dezoito anos completos cessa a menoridade civil e, automaticamente, a pessoa “se habilita à prática de todos os atos da vida civil”. Portanto, reduziu-se de 21 anos para 18 anos a idade mínima para a maioridade civil.

O Código de Trânsito Brasileiro, aprovado em 1997, com relação a determinadas situações, obrigava – e ainda obriga - que se observe a idade mínima correspondente à do atingimento da maioridade civil, prevista para 21 anos pelo Código Civil de 1916, então vigente quando do advento da atual codificação da legislação de trânsito.

Assim é que, por exemplo, o art. 138 do CTB determina que o condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer aos requisitos ali exigidos, dentre os quais o de ter 21 anos de idade. Certamente, o legislador pensou

na necessidade de o condutor desses veículos, face aos cuidados especiais devido à proteção dos estudantes usuários e às características do transporte escolar, ser civilmente capaz para assumir as responsabilidades decorrentes de eventuais danos causados por ele. Só que, após a redução da idade mínima, de acordo com o art. 5º do Código Civil, conforme visto, não se justifica a manutenção dos 21 anos de idade para os efeitos do art. 138 do CTB.

De igual modo, o art. 145 do Código de Trânsito estabeleceu a idade de 21 anos para a habilitação de motoristas nas Categorias D e E. Necessário, portanto, reduzir esse limite mínimo, a fim de adaptá-lo ao Código Civil.

Essa medida, por si só, uma vez aprovada, trará efeitos positivos no segmento do mercado de trabalho dos condutores de veículos escolares e daqueles pertinentes à obrigatoriedade de o motorista ser habilitado para as Categorias D e E.

Sobre o tema da idade mínima para habilitação de condutores de veículos automotores nas Categorias comuns, isto é, nas que abrangem a habilitação dos chamados motoristas amadores, o art. 140, inciso I, do Código estabelece como requisito de idade mínima a de o candidato à habilitação “ser penalmente imputável”. Se assim é, a idade mínima para se obter a chamada carteira de motorista é de 18 anos também.

Portanto, os que pretendem ver diminuído esse limite de idade devem entender que somente após a redução da chamada menoridade penal é que seria possível a redução da menoridade para dirigir veículo automotor e elétrico. O problema maior é, então, o da idade mínima para a imputabilidade penal.

Com relação à competência da União para legislar sobre a matéria objeto desta proposição e quanto à iniciativa legislativa ser de qualquer membro do Congresso Nacional e não ser assunto restrito à iniciativa privativa do presidente da República, os arts. 22, inciso XI, 61 *caput* e seu § 1º da Constituição assim o prevêm.

Dessa forma, espero contar com o apoio dos meus pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em, 24 de maio de 2007.

Deputado **JOSÉ GENOINO** (PT – SP)