

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.153, DE 2007

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

Autor: Deputado JOSÉ GENUÍNO

Relator: Deputado ALEXANDRE SILVEIRA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em exame altera disposições do Código de Trânsito Brasileiro relativas ao uso de luzes do veículo e à idade mínima para habilitação de condutores nas categorias D e E, e acrescenta, na classificação de vias abertas à circulação, um novo tipo para o qual fixa uma velocidade máxima permitida.

No art. 40, estabelece, no inciso I, que 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, e quando em circulação no interior de garagens fechadas destinadas a estacionamento rotativo ou permanente, em prédios públicos ou particulares. No inciso VI, determina que, durante a noite, em circulação, o condutor utilizará os faróis do veículo com luz baixa ou ao menos acesa a luz de placa.

No art. 60, inclui na classificação de vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, o inciso III em que dispõe sobre “áreas internas de trânsito lento”, subdivididas em: a) estacionamentos rotativos, pagos ou não, em vagas ao ar livre e em espaços cercados e

privativos; b) estacionamentos, rotativos ou não, em vagas de garagens localizadas em prédios públicos ou particulares.

No art. 61, que dispõe sobre a velocidade máxima permitida para a via, acrescenta inciso III, fixando a velocidade de vinte quilômetros por hora nas “áreas internas de trânsito lento”.

No art. 62, altera a redação do dispositivo estabelecendo que, 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.

No art. 138, reduz a idade mínima obrigatória para o condutor de transporte escolar, de 21 para 18 anos.

No art. 145, reduz a idade mínima obrigatória para os condutores de categorias D e E, de 21 para 18 anos.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II - VOTO DO RELATOR

O ilustre autor do projeto pretende contribuir com aperfeiçoamentos ao Código de Trânsito Brasileiro, em alguns dos seus dispositivos. Parte de suas propostas procura corrigir redação que gera, segundo ele, interpretações dúbias ou conflituosas. Esse seria o caso dos incisos I e VI do art. 40.

A redação desses incisos vigentes é:

“Art. 40.....

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;

.....

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

A redação sugerida pelo autor do projeto, para os dois dispositivos é a seguinte:

“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;

.....

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

A preocupação do autor procede, pois a redação desses dispositivos parece realmente capaz de confundir ou gerar interpretações inadequadas. Contudo, a alternativa sugerida pelo proponente para o inciso I, a nosso ver, ainda deixa a desejar e necessita de reparos, pois ali deve restar bem claro que durante o dia só é preciso acender os faróis do veículo ao trafegar em túneis. Não se pode adotar, nesse dispositivo, nenhuma construção de frase capaz de permitir a interpretação de que se deve usar faróis acesos durante o dia. Sabemos que essa medida é do interesse de algumas pessoas e que até há projetos sobre essa matéria em tramitação nesta Casa.

No inciso I, o autor ainda obriga a utilização de luz baixa quando o veículo circular no interior de garagens fechadas, destinadas a estacionamento rotativo ou permanente, em prédios públicos ou particulares. Essa medida, embora aceitável, não nos parece indispensável que conste no Código de Trânsito. Primeiro, porque em casos de escassa luminosidade, o condutor costuma, naturalmente, logo acender os faróis do veículo. Segundo, pela improbabilidade dos DETRANs colocarem agente de trânsito em cada estacionamento ou garagem cobertos, para fiscalizar e autuar os infratores. Terceiro, porque muitos estacionamentos ou garagens já tomam providência a esse respeito, que funciona satisfatoriamente: o aviso legível de que ali se deve acender os faróis. Isso, sim, tem mais efeito prático do que fazer constar no

Código de Trânsito um dispositivo específico sobre essa questão, sobretudo quando não se estabelece, como é o caso, uma penalidade para quem desobedecê-lo.

Quanto ao inciso VI do art. 40, a intenção do Código é obrigar que a placa traseira esteja sempre iluminada, à noite. Argumenta o autor deste projeto, com razão, que a redação dada a esse dispositivo precisa ser melhorada para não se sobrepor com o disposto no inciso I, nem contradizê-lo. No entanto, consideramos que a nova sugestão de redação dada por este projeto ainda não está boa.

No art. 60 o autor cria, entre as vias abertas à circulação, a classificação de “áreas internas de trânsito lento”, que se refere aos estacionamentos rotativos, pagos ou não, em vagas ao ar livre e em espaços cercados e privativos; e aos estacionamentos, rotativos ou não, pagos ou não, em vagas de garagens localizadas em prédios particulares.

Entendemos que essa classificação é desnecessária, pois esses espaços de circulação incluem-se no âmbito da via urbana local, que já é definida pelo Código, uma vez que, em princípio, nada do que ocorra nesses espaços, em termos de trânsito deixaria de estar submetido às normas previstas para as vias locais.

No art. 61, a proposta de velocidade limite de 20 Km/h para esses referidos espaços, devemos reconhecer, não apresenta ponderável mudança ou melhores efeitos dos que os produzidos pela velocidade máxima de 30 km/h já determinada pelo Código de Trânsito Brasileiro para as vias locais. Para tal medida, também voltamos a considerar a questão da viabilidade da fiscalização. Acreditamos que os investimentos em uma fiscalização eletrônica nesses espaços sequer seriam compensados pela arrecadação de multas.

Quanto à proposta de redução da idade mínima de 21 para 18 anos, para os motoristas de transporte escolar e condutores de categoria D e E, somos contrários, pelos seguintes motivos: a redução da maioria penal ou civil, como lembra o autor, não implica, necessariamente, em uma garantia de se alcançar maior responsabilidade por parte do condutor jovem. Não se pode negar que uma conduta responsável e adequada por parte do motorista depende do seu amadurecimento, e da sua perícia, que é adquirida com a experiência na atividade exercida. Entregar a um jovem

recém-habilitado a direção de veículos de transporte coletivo de passageiros, de veículo de transporte carga, inclusive perigosa, será uma temeridade! Os riscos de insegurança se multiplicarão, seja pela falta de experiência ou pela imaturidade do condutor.

Ademais, essa proposta contraria todas as medidas do Código de Trânsito para se garantir a maior segurança desses referidos transportes, as quais exigem, para um condutor se habilitar na Categoria D e E, um tempo mínimo de habilitação nas categorias B e C, conforme o caso. Da forma como propõe o autor do projeto, esse tempo mínimo de habilitação seria desprezado e qualquer cidadão que fosse penalmente imputável poderia dirigir veículos de transporte coletivo ou de carga perigosa. E, quando, efetivamente, a maioria penal baixar para dezesseis anos? Não seria um risco ter um adolescente dirigindo transportes que requerem, antes de tudo, todo o cuidado, responsabilidade e experiência do motorista, para a segurança de todos?

Apesar de todas essas considerações, somos pela aprovação do PL nº1.153/2007, na forma do substitutivo que apresentamos, para alterar a redação dos incisos I e VI do art. 40 do Código de Trânsito Brasileiro.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado ALEXANDRE SILVEIRA
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.153, DE 2007

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 Os incisos I e VI do art. 40 da Lei nº 9.503/97, que institui o 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, ao trafegar à noite, e quando circular por túneis durante o dia.

.....

VI – enquanto trafegar à noite, o veículo deverá ter a placa traseira iluminada por sua luz de placa.”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado ALEXANDRE SILVEIRA
Relator