



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.153-A, DE 2007

(Do Sr. José Genoíno)

Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro"; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. ALEXANDRE SILVEIRA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

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 obrigatoria 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 prevêem.

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)

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

.....

**CAPÍTULO II
DA UNIÃO**

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

TÍTULO IV DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I DO PODER LEGISLATIVO

Seção VIII Do Processo Legislativo

Subseção III Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria;

**Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998.*

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI;

**Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva.

**Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998.*

§ 2º A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

**“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria:

I - relativa a:

a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral;

b) direito penal, processual penal e processual civil;

c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros;

d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares, ressalvado o previsto no art. 167, § 3º;

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro;

III - reservada a lei complementar;

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 2º Medida provisória que implique instituição ou majoração de impostos, exceto os previstos nos arts. 153, I, II, IV, V, e 154, II, só produzirá efeitos no exercício financeiro seguinte se houver sido convertida em lei até o último dia daquele em que foi editada.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 3º As medidas provisórias, ressalvado o disposto nos §§ 11 e 12 perderão eficácia, desde a edição, se não forem convertidas em lei no prazo de sessenta dias,

prorrogável, nos termos do § 7º, uma vez por igual período, devendo o Congresso Nacional disciplinar, por decreto legislativo, as relações jurídicas delas decorrentes.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 4º O prazo a que se refere o § 3º contar-se-á da publicação da medida provisória, suspendendo-se durante os períodos de recesso do Congresso Nacional.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 5º A deliberação de cada uma das Casas do Congresso Nacional sobre o mérito das medidas provisórias dependerá de juízo prévio sobre o atendimento de seus pressupostos constitucionais.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 6º Se a medida provisória não for apreciada em até quarenta e cinco dias contados de sua publicação, entrará em regime de urgência, subsequente, em cada uma das Casas do Congresso Nacional, ficando sobrestadas, até que se ultime a votação, todas as demais deliberações legislativas da Casa em que estiver tramitando.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 7º Prorrogar-se-á uma única vez por igual período a vigência de medida provisória que, no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação, não tiver a sua votação encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 8º As medidas provisórias terão sua votação iniciada na Câmara dos Deputados.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 9º Caberá à comissão mista de Deputados e Senadores examinar as medidas provisórias e sobre elas emitir parecer, antes de serem apreciadas, em sessão separada, pelo plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 10. É vedada a reedição, na mesma sessão legislativa, de medida provisória que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido sua eficácia por decurso de prazo.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 11. Não editado o decreto legislativo a que se refere o § 3º até sessenta dias após a rejeição ou perda de eficácia de medida provisória, as relações jurídicas constituídas e decorrentes de atos praticados durante sua vigência conservar-se-ão por ela regidas.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

§ 12. Aprovado projeto de lei de conversão alterando o texto original da medida provisória, esta manter-se-á integralmente em vigor até que seja sancionado ou vetado o projeto.

**Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.*

.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

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;

II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

V - o condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:

a) em imobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar;

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

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. 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.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) via de trânsito rápido;

b) via arterial;

c) via coletora;

d) via local;

II - vias rurais:

a) rodovias;

b) estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) 110 (cento de dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Art. 63. (VETADO)

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

I - ter idade superior a vinte e um anos;

II - ser habilitado na categoria D;

III - (VETADO)

IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Art. 139. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN;

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

P A R T E G E R A L

LIVRO I DAS PESSOAS

TÍTULO I DAS PESSOAS NATURAIS

CAPÍTULO I DA PERSONALIDADE E DA CAPACIDADE

.....

Art. 5º A menoridade cessa aos dezoito anos completos, quando a pessoa fica habilitada à prática de todos os atos da vida civil.

Parágrafo único. Cessará, para os menores, a incapacidade:

I - pela concessão dos pais, ou de um deles na falta do outro, mediante instrumento público, independentemente de homologação judicial, ou por sentença do juiz, ouvido o tutor, se o menor tiver dezesseis anos completos;

II - pelo casamento;

III - pelo exercício de emprego público efetivo;

IV - pela colação de grau em curso de ensino superior;

V - pelo estabelecimento civil ou comercial, ou pela existência de relação de emprego, desde que, em função deles, o menor com dezesseis anos completos tenha economia própria.

Art. 6º A existência da pessoa natural termina com a morte; presume-se esta, quanto aos ausentes, nos casos em que a lei autoriza a abertura de sucessão definitiva.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 maioridade 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 maioridade 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 5 de março de 2007.

Deputado ALEXANDRE SILVEIRA
Relator

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 5 de março de 2007.

Deputado ALEXANDRE SILVEIRA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.153/07, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Alexandre Silveira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Roberto Rocha e Fátima Pelaes - Vice-Presidentes, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Santana, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Davi Alves Silva Júnior, Devanir Ribeiro, Djalma Berger, Eliseu Padilha, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Mauro Lopes, Olavo Calheiros, Ricardo Barros, Sandro Matos, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Wellington Roberto, Affonso Camargo, Claudio Cajado, Décio Lima, Fernando Chucre, Moises Avelino e Pedro Chaves.

Sala da Comissão, em 2 de abril de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO 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 2 de abril de 2008

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
