

PROJETO DE LEI Nº , DE 2016
(Do Sr. Laerte Bessa)

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O inciso I do artigo 40, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigor 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 nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias não localizadas em área urbana ou de expansão urbana;” (NR)

Art. 2º A alínea “b” do inciso I do artigo 250, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 250.....

I –

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias não localizadas em área urbana ou de expansão urbana;” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, foi sancionada a Lei 13.290/2016 para obrigar os veículos a transitarem com faróis acessos durante o dia nas rodovias, mas sem especificar ou precisar as localidades. O objetivo da lei é reduzir o número de acidentes nas estradas, principalmente nas vias de mão dupla.

Ocorre, porém, que apesar da boa intenção do legislador pátrio, há uma omissão que fatalmente causará grande confusão à população e incongruência na aplicação da lei, o que deve ser evitado pela boa técnica legislativa.

De fato, muitos Estados e o Distrito Federal possuem rodovias federais, estaduais e municipais nos centros urbanos que exigiriam o uso de farol baixo e tantas outras que não obrigariam referida medida, mas infelizmente sem uma sinalização precisa e exata a alertar o condutor, o que causaria grande confusão aos motoristas brasileiros.

O alcance inicial da Lei 13.290/2016 era obrigar o uso de farol baixo nas rodovias federais para evitar acidentes frontais. Nota-se, pois, que o foco principal da lei está em acender a luz do carro em viagens interestaduais ou entre cidades ligadas por rodovias e não dentro de centros urbanos.

Ao não se especificar com exatidão os locais em que a luz baixa deverá ser usada, certamente causará grande transtorno aos motoristas e impulsionará, mais uma vez, a indústria brasileira da multa. Não se está discutindo o mérito da questão, mas apenas delimitando e precisando sua área de atuação, com um aperfeiçoamento do texto legal.

A título de exemplo, podemos citar a reportagem da Agência Senado que aborda o embróglio quanto à classificação das rodovias no Distrito Federal, a gerar tumulto ao brasiliense:

“No caso de Brasília, por exemplo, o Eixo Rodoviário, conhecido como Eixão, que corta o centro da cidade, ligando as asas Norte e Sul do Plano Piloto, é a rodovia distrital DF-002. Ou seja, deverá ser percorrido pelos motoristas com o farol baixo aceso.

Já o famoso Eixo Monumental — onde estão o Memorial JK, a Torre de TV, a Catedral, a Esplanada dos Ministérios e a Praça dos Três Poderes — cruza o Eixo Rodoviário, mas não é uma rodovia. Portanto, o veículo não precisará estar com os faróis acesos.

(...)

De acordo com o Departamento de Estradas de Rodagem do DF (DER-DF), a medida será válida para qualquer tipo de rodovia, incluindo os trechos que passam por áreas urbanas.

Entretanto, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), ‘algumas vezes não é possível classificar as vias observando apenas a sua engenharia e localização. Por esse motivo, cabe ao órgão com circunscrição sobre aquela área classificá-la adequadamente’.

Esse não é o mesmo entendimento do consultor legislativo do Senado, da área de Transportes, Rodrigo Ribeiro Novaes. Ele esclarece que o Código de Trânsito define rodovia como ‘via rural’

— Ao contrário do entendimento que tem sido dado por alguns órgãos de trânsito, essa lei não obriga as pessoas a usarem farol baixo em rodovias dentro da cidade, porque rodovia, no conceito do Código de Trânsito Brasileiro, é a via apenas rural. Então, dentro do perímetro urbano, por mais que fosse uma BR, não haveria essa obrigação — argumenta o consultor.”
(<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2016/06/07/farol-em-rodovia-sera-obrigatorio-durante-o-dia>)

Veja-se, portanto, que nem os especialistas de trânsito são uníssomos em definir os estritos limites da aplicação da nova lei a gerar situações práticas conflitantes e aberrantes dentro de uma mesma cidade como o Distrito Federal, quem dirá os milhões de motoristas profissionais ou não.

Este excesso de subjetivismo na interpretação do alcance da nova medida é reprovável, especialmente por se tratar de uma lei nacional como o Código de Trânsito Brasileiro, na medida em que não permitirá aos condutores, seja na sua cidade de residência, seja em viagem nacional, a conhecer de antemão as rodovias de uso obrigatório de farol baixo.

Frisa-se, este projeto tem por escopo aperfeiçoar os ditames da lei 13.290/2016 e melhorar a boa técnica legislativa.

Nos centros urbanos, algumas medidas mais eficazes e que comprovadamente são produtoras de resultados satisfatórios poderiam ser adotadas para evitar acidentes e atropelamentos, tais como campanhas de conscientização de motoristas e pedestres, criação de passarelas, passagens subterrâneas, semáforos, faixas de pedestre e melhorias na sinalização e iluminação públicas.

Ao se exigir que o motorista use farol baixo dentro das cidades em apenas algumas vias, não irá produzir as melhorias no trânsito que todos nós almejamos, mas apenas impulsionar o caixa do governo com a aplicação de multas aos condutores de veículos, que, diga-se de passagem, já pagam altíssimos tributos ao Poder Público.

Novamente citando a matéria da Agência Senado, o consultor legislativo de trânsito Rodrigo Ribeiro Novaes faz um perigoso e real alerta caso essa nova lei seja aplicada indiscriminadamente nos centros urbanos, a saber:

“Novaes acrescenta que não conhece comprovação de que a medida seria eficaz nas condições de luminosidade existentes no Brasil, um país de clima tropical. Na opinião dele, a eficácia da medida se daria apenas em países de climas mais frios, onde a luz solar incide menos.

— Não existe comprovação de que essa lei seria eficaz nas condições que a gente tem no Brasil. Inclusive, dentro da cidade, ela pode atrapalhar, porque já existe a obrigatoriedade do motociclista usar o farol para que a motocicleta se destaque no trânsito. A partir do momento em que você tem todo mundo usando o farol, esse destaque do motociclista some, ele desaparece. Então, você pode ter um efeito adverso sobre os acidentes com motocicleta — diz.”

Com efeito, 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.

Para tanto, contamos com o apoio dos nossos Parlamentares para a aprovação.

Sala das sessões, 15 de junho de 2016.

**LAERTE BESSA
DEPUTADO FEDERAL
PR/DF**