



**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO
DE LEI Nº 3.267, DE 2019.**

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA

Dê-se ao art. 40 da Lei nº 9.503/97, constante do art. 1º do Projeto de Lei em epígrafe, a seguinte redação:

Art. 40.

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa:

- a) durante à noite; e
- b) durante o dia nos túneis, sob chuva e neblina ou cerração e nas rodovias.

.....

§ 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 Os veículos que dispuserem de luzes de rodagem diurna ficam dispensados do acendimento dos faróis durante o dia nas rodovias e nos túneis providos de iluminação pública. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é retificar a redação dada pelo Projeto de Lei ao texto do art. 40 do Código de Trânsito Brasileiro. O Projeto faz um rearranjo interno



das disposições do artigo, de forma a prever o acendimento dos faróis baixos durante o dia em condições de chuva, neblina e cerração e também nas rodovias de pista simples.

Em prol da melhoria da visibilidade dos veículos, concordamos com a previsão de acendimento dos faróis em caso de chuva, neblina ou cerração, uma vez que o texto em vigor exige que nessas condições sejam acesas apenas as luzes de posição (faroletes).

Discordamos, entretanto, da exigência de faróis apenas nas rodovias de pista simples, uma vez que estudos apontam que os veículos com faróis acesos durante o dia podem ser enxergados a uma distância muito maior do que os que trafegam com as luzes apagadas. Ou seja, as condições de segurança do trânsito melhorariam, em maior ou menor grau, tanto nas rodovias de pista simples quanto nas de pista dupla.

Estudos técnicos produzidos pela NHTSA - National Highway Traffic Safety Administration, agência de segurança de trânsito dos Estados Unidos, comprovam que a utilização do farol de luz baixa aumenta a visibilidade dos veículos, reduzindo 5% as colisões entre veículos e 12% os atropelamentos de pedestres.

Outro importante estudo intitulado como “A Review of Daytime Running Lights”, publicado pela RACV em 2003, que fez uma revisão de vários estudos europeus sobre o tema e conclui que o uso do DRL (farol de rodagem diurna) reduz em 25% os acidentes com mais de um veículo e vítimas fatais, durante o dia (daytime multivehicle fatal accidents) e 28% os atropelamentos com vítimas fatais, durante o dia (daytime fatal pedestrian accidents).

Visto que a legislação visa o aumento da segurança viária e a redução dos índices de acidentes, apresentamos dados que contextualizam e demonstram o prejuízo ocasionado pelos acidentes de trânsito.

Os dados abaixo, levantados pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, demonstram que a medida pode ter contribuído com a redução da quantidade e gravidade dos acidentes.

É fundamental manter a obrigatoriedade do uso dos faróis acesos nas rodovias, mesmo nas de pista dupla, pois em virtude do limite regulamentar de velocidade para estas vias ser maior do que para as rodovias de pista simples, torna-se



mais difícil a visibilidade dos demais veículos (que não sejam ônibus ou motocicletas), com a consequente ocorrência de colisões nas transposições de faixas, nas ultrapassagens, nos ingressos/saída de veículos em confluências/entroncamentos, atropelamentos de pedestres e ciclistas em travessias, principalmente nas zonas urbanas, além do que, certamente, muitos condutores, provenientes de uma via de pista dupla, não se lembrarão da necessidade de ligar o farol quando ingressarem em rodovias de pista simples.

Destarte, quando levamos em consideração os altos custos decorrentes dos atendimentos de acidentes de trânsito, o custo da troca de uma simples lâmpada, por desgaste não planejado na sua concepção, torna-se irrelevante.

Em que pese normas infralegais já preverem a exigência de que os veículos saiam de fábrica equipados com faróis de rodagem diurna (DRL), não podemos nos esquecer da existência de uma imensa frota em circulação que não possui este equipamento.

No primeiro mês de vigência da Lei, a PRF registrou 117 acidentes do tipo colisão frontal durante o dia, número 36% menor comparado aos 183 registrados no mesmo período de 2015. Nestes acidentes, 39 pessoas morreram e 67 ficaram gravemente feridas, números respectivamente 56% e 41% menores quando comparados ao mesmo período do ano passado, quando houve 88 óbitos e 113 feridos graves.

Consideramos que a análise dos prejuízos sociais causados pelos acidentes de trânsito é bem mais relevante que a análise dos custos e dificuldades para a troca das lâmpadas dos faróis, e que toda medida pertinente e tecnicamente comprovada para reduzir os trágicos dados de acidentes deve ser implementado, visto que a preservação da incolumidade física das pessoas está acima das dificuldades apresentadas.

Não há na justificção do projeto argumentos metajurídicos que a sustentem. A visibilidade trazida com o acendimento das luzes da luz baixa para veículos de transporte de passageiros e ciclomotores fora apenas estendida a todos os veículos, trazendo maior segurança a todos os usuários da via, especialmente os pedestres. Incongruente é comprar o custo das lâmpadas dos faróis com os custos sociais gerados pelos acidentes de trânsito no Brasil. Políticas de segurança viária



devem ser tomadas para redução da violência no trânsito e o fator econômico, apesar de sempre ser considerado, deve ser relativizado diante da missão de salvar vidas.

Por essa razão, estamos propondo uma nova redação ao art. 40 do CTB, com as alterações que acreditamos serem importantes e necessárias para a correta aplicação da Lei.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

2019-15648