

EMENDA Nº ____/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º e 5º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 40.:

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

a) durante a noite;

b) mesmo durante o dia nos túneis, sob chuva, 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 ciclomotores deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite."(NR).

"§ 2º Os faróis de rodagem diurna substituem os faróis de luz baixa nas rodovias durante o dia."
(NR)

"Art. 105.....

VIII - faróis de rodagem diurna." (NR)

"§ 9º A exigência estabelecida no inciso VIII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de veículos automotores e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 4º (quarto) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e

do respectivo cronograma de implantação e a partir do 6º (sexto) ano, após esta definição, para os demais veículos automotores zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados."

"Art. 250.

I - deixar de manter acesos os faróis de luz baixa nas situações de que trata a alínea "a", do inciso I do caput e o § 1º do art. 40: (NR)

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

Art. 5º Ficam revogados:

~~"a) o inciso IV do caput e o parágrafo único do art. 40;"~~

Sala das Comissões, setembro de 2019

Christiane Yared
PL-PR

JUSTIFICAÇÃO

Correção do termo técnico para se referir ao que é chamado de DRL (faróis de rodagem diurna), além de equacionar o termo já regulamentado pelo CONTRAN (Res. 227/07 e 667/17).

Em virtude da importância dos faróis de rodagem diurna para a manutenção da Segurança Viária, torna-se fundamental a transposição, para a lei, dos prazos previamente estabelecidos pela regulamentação do CONTRAN em vigor (Res. 667/17):

a) novos projetos de veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2021;

b) todos os veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2023.

Desta forma, garantindo o seu cumprimento e dificultando eventuais adiamentos.

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 implementada, 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 de 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.

Inciso IV: a luz de posição não alcança o fim exigido para segurança viária nas condições de tempo previstas no dispositivo, e assim guardará sincronia com o ANEXO I, onde propomos um novo conceito de luz de posição. Assim, não haverá mais exigência desta luz com o veículo em movimento, por não dar a segurança viária devida.

Conforme alterações propostas anteriormente, a alteração do inciso I do artigo 250 visa corrigir o termo técnico utilizado para se referir a luzes baixas do farol, bem como prever medida administrativa para regularização, já que para a manutenção da Segurança Viária é imprescindível a regularização da infração com a devida retenção do veículo até que sejam acionados os respectivos equipamentos do sistema de iluminação. Tal dispositivo se refere apenas a infração de deixar de manter os faróis de luz baixa durante a noite, prevendo infração média.

Já quanto a criação da infração diferenciada no artigo 250 A, entende-se que 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.

Distintamente da infração de deixar de manter acesos os faróis de luz baixa durante a noite, para as demais situações, entendemos relevante a criação do tipo infracional, porém, com infração leve, além da previsão de medida administrativa.

Diante do exposto, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2019.

Christiane Yared

PL-PR