

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 561, DE 2007

Altera Inciso I e exclui parágrafo único do art. 40, e acrescenta inciso no Art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: Deputado OTÁVIO LEITE

Relator: Deputado PEDRO CHAVES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Otávio Leite, propõe a alteração do inciso I do art. 40 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e a exclusão do parágrafo único do mesmo artigo, com o objetivo de obrigar a circulação dos veículos automotores e ciclomotores com faróis acesos durante o dia e a noite. Propõe também a inclusão do inciso VII no art. 105 do mesmo Código, para inserir como equipamento obrigatório do veículo dispositivo que gere luz de intensidade similar a do farol baixo, para funcionar permanentemente quando ele estiver em circulação.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Otávio Leite, já recebeu, nesta Comissão, parecer contrário oferecido pelo ilustre Deputado Angelo Vanhoni, o qual não chegou a ser apreciado. Tendo em vista que o referido relator apresentou em seu parecer argumentos muito consistentes, com os quais concordamos plenamente, resolvemos adotar os termos do voto por ele apresentado, conforme transcrito a seguir.

“Enaltecemos a intenção do Deputado Otávio Leite, pois, ao propor a obrigatoriedade de acendimento dos faróis também durante o dia o nobre Parlamentar demonstra a sua preocupação com a segurança dos usuários do trânsito brasileiro. À primeira vista, tal proposta surge como uma medida aparentemente razoável, pois teoricamente reduziria o alarmante número de acidentes automobilísticos, que atinge milhares de pessoas em nosso País. Uma análise mais apurada, no entanto, mostra alguns pontos negativos que, em nosso entender, tornam inviável a sua aprovação. Explicaremos.

Manter os faróis dos veículos acesos durante o dia é um procedimento que começou a ser adotado nos países escandinavos na década de 70 do século passado, para compensar a baixa luminosidade ambiental, pois, nesses países, em certas épocas do ano, principalmente no inverno, os dias têm pouca ou nenhuma luminosidade natural. Os países que o adotaram justificam que este é um método de baixo custo para redução de acidentes e que eles são especialmente eficazes para evitar colisões frontais, porque aumenta a visibilidade do veículo, facilitando detectá-lo a longa distância.

No Brasil, os possíveis resultados da circulação dos veículos com os faróis acesos de dia, vêm sendo discutidos há muito tempo. Tendo em vista a grande luminosidade natural em todas as épocas do ano, a pergunta que se faz é se as razões que levaram à sua adoção nos países de clima frio podem ser consideradas em países como o nosso, onde o sol brilha durante o ano inteiro. Os resultados das pesquisas desenvolvidas até o momento, aplicam-se

apenas à realidade daqueles países e não podem ser transportados para o nosso País sem uma análise mais apurada. No Brasil, até o momento, não foram realizadas pesquisas específicas, inexistindo dados estatísticos sobre o tema.

Em razão da falta de dados conclusivos, a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN nº 18/98, que regula o tema, apenas recomenda o uso dos faróis durante o dia, e, ainda assim, somente nas rodovias federais.

De acordo com especialistas no assunto, vários são os aspectos negativos que desaconselham a adoção desse procedimento no Brasil. O principal deles é que o uso indiscriminado dos faróis interfere no mecanismo natural de processamento da luz pelos olhos, prejudicando a visão e desencadeando o processo de estresse, principalmente nos grandes aglomerados urbanos, onde o trânsito é cada vez mais congestionado.

Outro ponto negativo é que ao chamar a atenção do motorista para o veículo que trafega em sentido contrário, os faróis impedem o condutor de ter uma visão periférica ampla, colocando em risco todos os demais usuários da via que não trazem consigo um sinal luminoso capaz de chamar a atenção em igual condição de significância, principalmente pedestres e ciclistas.

Além disso, as motocicletas e os veículos de emergência também podem ser prejudicados. Em virtude do seu tamanho e por trafegarem, na maioria das vezes, entre os carros, fora das faixas de rolamento, o Código de Trânsito exige que as motocicletas circulem com os faróis acesos, visando diferenciá-las e torná-las mais visíveis aos demais condutores. Com o acendimento dos faróis pelos demais veículos, esse diferencial passa a não existir, deixando as motocicletas mais vulneráveis aos acidentes.

Dedução análoga pode se adotar para os veículos de emergência, pois, ao utilizarem os faróis acesos no período diurno, têm o objetivo de serem percebidos com mais facilidade, e assim trafegar com maior rapidez. Ora, se todos trafegam com os faróis acesos, não há como diferenciar esses veículos dos demais, dificultando eventual deslocamento de urgência.

No que toca à questão ambiental, é importante ressaltar que, numa época em que se busca a redução da poluição e do aquecimento global, o acendimento dos faróis durante o dia vai na contramão da história, pois aumentaria em 1,5% a 2% a geração de dióxido de carbono (CO₂) pelos automóveis, poluindo ainda mais a atmosfera terrestre.”

Diante de todo o exposto, considerando a questionável eficácia do procedimento que se quer adotar para a redução dos acidentes de trânsito, nosso voto é pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 561, de 2007.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado PEDRO CHAVES
Relator