

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2016

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e revoga a Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, que *torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.*



SF/16040.87141-44

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea *b* do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, 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 durante o dia nos túneis providos de iluminação pública;

.....” (NR)

“**Art. 250.**

I –

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública;

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Fica revogada a Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, entrou em vigor em 7 de julho deste ano, quarenta e cinco dias após sua publicação oficial, e passou a obrigar os condutores a acenderem os faróis baixos durante o dia em rodovias.

Apesar de bem-intencionada, a proposta é baseada em estudos que não condizem com a realidade brasileira, por terem sido realizados em países de alta latitude e, portanto, baixa incidência de luz solar em parte do ano, notadamente, no inverno.

Estudos independentes realizados nos Estados Unidos da América, cujas latitudes são mais próximas às nossas, foram inconclusivos quanto aos benefícios do farol aceso diurno. Por isso mesmo, o emprego de faróis baixos durante o dia só foi adotado no estado do Alasca, cujas latitudes são similares às dos países nórdicos, tendo sido rejeitada nos outros 49 estados.

O último estudo norte-americano alerta, inclusive, quanto ao possível risco de aumento de acidentes com motocicletas em vias com tráfego intenso, problema sobre o qual deveríamos nos deter.

Os órgãos e as entidades de trânsito das diversas esferas, ao aplicarem a nova Lei, agravaram esse risco, já que estenderam de forma indevida seu escopo para vias urbanas. Segundo o texto sancionado, a medida deveria atingir apenas as vias rurais, portanto, menos movimentadas. No entanto, tem sido amplamente noticiada a aplicação de multas, inclusive por fiscalização eletrônica, em vias claramente urbanas. De acordo com o Código de Trânsito, as vias que atravessam áreas construídas devem ser classificadas como arteriais ou de trânsito rápido, e não como rodovias.

Diante dessa arbitrariedade, os motoristas passaram a trafegar com faróis acesos em todas as vias urbanas, já que, na prática, é impossível distinguir quando uma via é rodovia ou de trânsito rápido, ou mesmo coletora ou arterial. Aliás, muitas rodovias são intituladas localmente como avenidas, como, por exemplo, a Avenida Brasil no Rio de Janeiro.



As recentes decisões da Justiça no sentido de obrigar a sinalização dos locais onde o farol aceso seria obrigatório pouco contribui para a resolução do problema, já que é praticamente impossível sinalizar cada entrada de uma rodovia em área urbana.

Esse cenário conflita com determinação anterior do próprio Código de Trânsito que estipula que o uso do farol baixo, no meio urbano, por motocicletas e veículos trafegando em faixa exclusiva destina-se a aumentar a visibilidade desses veículos. Não é preciso citar aqui as alarmantes estatísticas de acidentes com motocicletas, nem as constantes notícias de pedestres atropelados na travessia de vias com BRT, por julgar mal a distância e a velocidade dos ônibus.

Portanto, infelizmente, estamos diante de uma lei que se tornou inadequada – pois não se pode garantir que, efetivamente, seja benéfica à segurança viária – e desproporcional – já que tem simplesmente aumentado a arrecadação de multas, de forma inclusive injusta.

A solução que nos parece mais apropriada, nesse momento, é a revogação total da Lei nº 13.290, de 2016, pois somente isto fará com que os condutores deixem de utilizar o farol baixo de dia nas áreas urbanas. Vários Deputados e Senadores já apresentaram propostas para o esclarecimento do texto da lei. Infelizmente, acreditamos que isso só prolongará a disputa jurídica dos motoristas com os órgãos fiscalizadores de trânsito.

São esses os motivos pelos quais esperamos contar com o apoio dos nobres pares para a expedita aprovação do projeto que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador JORGE VIANA

