



FARÓIS DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES ACESOS DURANTE O DIA

Cláudio Moura Silva
Consultor Legislativo da ÁreaXIII
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

ESTUDO

NOVEMBRO/2004



Câmara dos Deputados
Praça 3 Poderes
Consultoria Legislativa
Anexo III - Térreo
Brasília - DF

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	3
HISTÓRICO	3
DADOS ESTÁTISTICOS.....	4
ANÁLISE DOS DADOS.....	4
O PROBLEMA NO BRASIL.....	6
CONCLUSÃO	7

© 2004 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados o autor e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu autor, não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.

FARÓIS DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES ACESOS DURANTE O DIA

Cláudio Moura Silva

INTRODUÇÃO

Este é um estudo sobre a conveniência ou não de se adotar no Brasil a obrigatoriedade dos veículos automotores trafegarem com os faróis acesos durante o dia.

HISTÓRICO

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, com luz solar efetiva somente nos três meses de verão.

Os países que tornaram obrigatório o acendimento dos faróis durante o dia, 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.

Manter os faróis acesos no período diurno é obrigatório na Finlândia, Suécia, Noruega, Dinamarca, Islândia, Hungria e no Canadá, todos, por coincidência, países situados próximo ao Círculo Polar Ártico, com longos e escuros invernos. Há dois tipos de leis. No Canadá, desde 1989, os veículos devem sair de fábrica equipados com dispositivos que acionam os faróis, automaticamente, no momento em que se liga o motor, os chamados *Daytime Running Lights - DRL*. Nos demais países, as normas obrigam os veículos a trafegarem com os faróis acesos durante o dia, sem, contudo, exigirem que tenham o dispositivo automático DRL.

Em 1972, a Finlândia exigiu as luzes dos automóveis acesas de dia em estradas rurais no inverno, e, uma década depois, durante o ano inteiro. A Suécia adotou o procedimento em 1977, a Noruega em 1986, a Islândia em 1988, a Dinamarca em 1990 e a Hungria a partir de 1993. Nos Estados Unidos, não há a obrigação de fabricação de carros com acendimento automático das luzes, embora alguns estados exijam o seu acionamento durante o dia, em caso de mau tempo.

Além desses países, a Holanda, a Austrália e Israel tornaram o procedimento obrigatório, mas o abandonaram depois, por razões diversas.

DADOS ESTÁTISTICOS

Vários relatórios publicados na Escandinávia, no Canadá e nos Estados Unidos indicam que os faróis acesos durante o dia reduzem os acidentes envolvendo mais de um veículo. Um estudo que examina o efeito na Noruega, entre 1980 e 1990, encontrou um declínio de 10% em acidentes com mais de um veículo. Na Dinamarca, foi relatada uma redução de 7% em acidentes relevantes nos primeiros 15 meses após a implantação da obrigatoriedade do uso dos faróis durante o dia, e, em um estudo de maior duração - dois anos e nove meses - foi verificada uma redução de 6%. Um estudo do Canadá, de 1994, apurou que os veículos produzidos em 1990, já com os DRLs, se envolveram 11% a menos em acidentes, se comparados com aqueles produzidos em 1989, quando os carros ainda não eram equipados com tais dispositivos.

Nos Estados Unidos, onde metade dos acidentes relatados pela polícia ocorrem durante o dia, um estudo de 1985 constatou que os carros equipados com DRLs se envolveram 7% menos em acidentes do que aqueles sem o equipamento.

Além disso, foi verificado que os faróis acesos não encurtam, significativamente, a vida útil das lâmpadas e que o aumento do consumo de combustível, apontado como um aspecto negativo do uso dos faróis acesos de dia, ocorre em 1% em média, nos carros equipados com acendedores automáticos de farol.

ANÁLISE DOS DADOS

Os resultados dessas pesquisas, no entanto, são bastantes contestadas tanto na Europa, quanto nos Estados Unidos, sob a alegação de que os métodos utilizados para avaliar o impacto dos faróis acesos de dia na redução de acidentes não levaram em consideração

diversos outros fatores que podem ter contribuído para essa queda, como as mudanças nas condições meteorológicas e a melhoria da infra-estrutura das vias dentro do período pesquisado, além do desenvolvimento de outras campanhas específicas que visavam a segurança do trânsito. Ou seja, não aceitam creditar aos faróis acesos de dia, toda a redução de acidentes de trânsito verificada nos períodos pesquisados.

Com base nessas alegações, diversos estudiosos têm-se posicionado contra a adoção do procedimento, por entenderem que o uso dos faróis acesos durante o dia pode proteger o motorista que o adota, em detrimento dos inúmeros outros usuários do trânsito, como pedestres e ciclistas. Nesse sentido, afirmam que ao chamar a atenção do motorista para o veículo que trafega em sentido contrário, os faróis retiram desse condutor a possibilidade de uma visão periférica ampla, colocando em risco todos os demais trafegantes da via que não trazem consigo um sinal luminoso capaz de chamar a atenção do condutor em igual condição de significância. Assim, estariam mais vulneráveis os pedestres, os ciclistas e, nas zonas rurais, os animais que cruzam as estradas.

Alegam, ainda, que as motocicletas e os veículos de emergência também podem ser prejudicados com a adoção do uso dos faróis de dia pelos automóveis. Para minorar o perigo que correm as motocicletas, porque têm menor dimensão e trafegam, na maioria das vezes, entre os carros, fora das faixas de rolamento, muitos países exigem que elas 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 para deslocarem-se com maior rapidez. Ora, se todos trafegam com os faróis acesos, não há como diferenciar esses veículos dos demais, dificultando o eventual atendimento que estejam realizando.

Na questão ambiental, além do aumento de atropelamento de animais selvagens, os estudiosos alegam que, numa época em que se busca a redução da poluição global, o acendimento dos faróis durante o dia, na contramão da história, aumentaria em 1,5% a 2% a geração de dióxido de carbono (CO₂) pelos automóveis, poluindo ainda mais a atmosfera terrestre.

Outro argumento negativo apontado pelos especialistas 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 nas vias que cruzam os grandes aglomerados urbanos.

Na Europa, visando uma padronização de procedimentos, uma Comissão da União Européia analisa os resultados dos numerosos estudos relativos à eficácia da circulação com os faróis acesos durante o dia como medida de redução da sinistralidade rodoviária, com resultados não conclusivos apontando que os efeitos da sua utilização são

inversamente proporcionais aos níveis de luz ambiente. As estimativas quanto à redução da sinistralidade variam bastante, continuando a ser tema de controvérsia entre os peritos da área. A referida Comissão chama a atenção para o fato de que, embora os indicadores apontem resultados positivos na adoção dessa medida, eles nunca serão tão significativos quanto os potenciais benefícios da redução dos limites de velocidade e de alcoolemia ou de uma utilização intensificada dos cintos de segurança.

O PROBLEMA NO BRASIL

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, apesar dos aspectos contestados, 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.

Não obstante, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, por meio da Resolução nº 18/98, recomendou o uso dos faróis durante o dia nas rodovias federais. Esse procedimento também já tinha sido adotado nos estados do Paraná e do Rio Grande do Sul, por meio das Leis Estaduais nºs 11.766/97 e 10.788/97, respectivamente. A Resolução do CONTRAN nº 18/98 ainda está em vigor e a constitucionalidade das leis estaduais citadas está sendo questionada judicialmente, dada a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, prevista no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Vale ressaltar que a Resolução nº 18/98 revoga a Resolução do CONTRAN nº 819/96 que tratava do assunto e estabelecia que no prazo de três anos o Conselho se posicionaria definitivamente sobre a adoção dos faróis acesos no Brasil, com base nos resultados de estudos que iriam subsidiar a tomada de posição. Após dois anos, sem que esses estudos tivessem sido realizados e sem motivo aparente, houve a revogação da medida e a edição da nova resolução, recomendando a adoção dos faróis acesos de dia.

Além disso, o Código de Trânsito Brasileiro, prevê, em seu art. 40, parágrafo único, que 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.



Quanto ao processo legislativo, várias proposições que prevêm a obrigatoriedade da utilização dos faróis ou, ao contrário, a proibição do seu uso durante o dia, foram apresentadas na Câmara dos Deputados. Desses Projetos de Leis, dois foram rejeitados e três foram arquivados, permanecendo em tramitação nesta Casa o PL nº 4.203/98 e seus apensos e o PL nº 1.005/03, ambos prevendo a obrigatoriedade de acendimento dos faróis durante o dia. Porém, das proposições que tratam desse assunto, a que tem, a maior chance de transformar-se em norma jurídica é o PL nº 2.959/00, pois, aprovado na Câmara do Deputados e no Senado Federal, encontra-se novamente em apreciação nesta Casa em virtude das emendas recebidas no Senado.

CONCLUSÃO

Em conclusão, como vimos, a medida é controversa, com muitos argumentos a favor e contra a sua aplicação. Os potenciais resultados da sua adoção dependem, ainda, de muita pesquisa, para que se tenha claro em que condições a sua utilização trará resultados positivos para a sociedade.