

PROJETO DE LEI N.º , DE 2012
(Do Senhor Jilmar Tatto)

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade dos veículos motorizados novos e comercializados no Brasil incluírem luzes de circulação diurna (DRL) que se acendem assim que a ignição é ligada.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.105.....

.....

VIII - Luzes de circulação diurna (DRL) que se acendem assim que a ignição é ligada.

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do caput deste artigo será incorporada aos novos veículos fabricados, importados, montados ou encarroçados de acordo as especificações técnicas e cronograma de implantação estabelecidos pelo Contran.”

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

JUSTIFICATIVA

Os acidentes de trânsito são uma das principais causas de mortes violentas no Brasil e no Mundo. As mortes causadas por acidentes de trânsito, sem considerar o número de feridos, representam parcela substantiva dentro do total de mortes no Brasil. Com efeito, a solução desse problema passa necessariamente por uma campanha de conscientização de motoristas e disponibilização de rodovias e estradas em condições melhores de tráfego.

Contudo, um aspecto fundamental para a redução dessas estatísticas é a disponibilização de veículos automotores, pelo menos os novos, com a adoção de melhores e mais equipamentos de segurança.

Nesse aspecto, tem havido constante aprimoramento legislativo hodierno, com destaque a obrigatoriedade de incorporação do equipamento suplementar de retenção, mais conhecido como *airbag*, como item de série dos veículos automotores, e do sistema antitravamento das rodas – ABS, que deverá ser implantado de forma progressiva para os novos automóveis. Além disso, com a edição da Resolução nº 227, em 09 de janeiro de 2007, o CONTRAN tornou obrigatória a instalação de alguns itens de segurança, ao passo, que tantos outros continuam como *opcionais* – como a presença do FAROL DE RODAGEM DIURNA (DRL), objeto principal do presente PL.

Com relação à iluminação veicular, recentemente foi aprovado um PROJETO DE LEI na Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal (Projeto de Lei do Senado nº 303, de 2011) que prevê a obrigatoriedade do uso de faróis baixos acesos em rodovias mesmo durante o dia. O projeto agora será analisado pela Câmara Federal.

Com efeito, os faróis acesos proporcionam condições particularmente adequadas de intervisibilidade, seja no tráfego noturno, seja no diurno, pois, além de proporcionar maior conspicuidade em termos visuais (60 % mais visível), os facho dos faróis constituem um prolongamento físico do veículo (vistos a 3 km), alertando quanto à sua aproximação e manobras. Este aumento de visibilidade diminui os riscos - noturnos e diurnos - que potencializam os acidentes de trânsito (60 % dos acidentes ocorrem durante o dia), responsáveis pelas perdas de muitas vidas (acidentes 69 % menos graves).¹

Entretanto, esta prática não é comum em território nacional, apesar de recomendada pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN (da Resolução nº 18/98). Talvez se entenda que o uso de farol baixo durante o dia seja proibido.

Preocupado com esta realidade, o poder legislativo e os órgãos de trânsito procuram promover a obrigatoriedade de se manter o farol baixo dos veículos acesos também durante o dia.

Ocorre, porém, que obrigar o motorista a manter o farol aceso durante o dia pode não ser a única medida para garantirmos a segurança viária, haja vista a existência de alternativa tecnológica que induz o acendimento automático dos faróis de circulação diurna. Ou seja, deste modo, o motorista não precisa preocupar-se com o acendimento dos faróis - tarefa esta que tem se demonstrado mais complicada do que parece.

Um levantamento elaborado pela PROTESTE, Associação Brasileira de Defesa do Consumidor² constatou que muitas das vezes os motoristas circulam sem perceber que o farol não está aceso, pois foram induzidos pelo acendimento automático das luzes do painel de instrumentos.

A PROTESTE, no âmbito de suas atividades institucionais, realizou teste nos 03 modelos mais vendidos das 10 principais montadoras do país, com maior volume de vendas em 2011, e concluiu que a problemática gira em torno da questão do acendimento da iluminação do painel de instrumentos, que em muitos dos casos pode ser efetuado apenas com a ignição do veículo, assim possibilitando que o veículo trafegue com os faróis apagados, uma vez que o **motorista tem a sensação de faróis acesos, visto que internamente as luzes do painel estão acesas.**

Essa "sensação de faróis acesos" pode gerar ainda mais riscos de acidentes em condições climáticas adversas (neblina, neve e chuva). Nestas condições o ambiente pode estar claro, não havendo a queda de iluminação, porém o motorista deveria acionar os faróis para sua segurança.

Essa situação poderia ser facilmente contornada se os fabricantes automotivos disponibilizassem, de fábrica, **luzes de circulação diurnas, que acendam assim que a ignição é ligada.**

A obrigatoriedade de disponibilização de luzes de circulação diurna como item de série já é adotada em países como Canadá, alguns estados dos E.U.A e nos países nórdicos com excelentes resultados. Mais recentemente, foi a vez de toda a Comunidade Europeia aderir à ideia - desde 2011 todos os veículos motorizados novos incluem luzes de circulação diurnas que se acendem assim que a ignição é ligada,

O modelo de luzes adotado (Daytime Running Light - DRL) – e aqui proposto - aumenta a visibilidade dos veículos motorizados em circulação e consome menos energia que os faróis tradicionais.

A introdução obrigatória destas luzes foi aprovada pelo grupo de especialistas de alto nível em segurança rodoviária da Comissão Europeia - CARS 21.

Nos veículos equipados com DRL, estes se acendem automaticamente quando a ignição é ligada e apagam-se quando é desligada ou quando os faróis de circulação noturna são acionados.

Essa tecnologia permite que o consumo de energia seja reduzido em 25 a 30 por cento em relação aos tradicionais.

Ademais, a utilização das luzes de circulação diurna DRL é mais adequada do que o uso dos faróis baixos durante o dia, justamente porque cumprem melhor sua função, que é de sinalização, não iluminação, além disso as DRLs tem vida útil mais longa e são mais econômicas.

No Brasil, como já dito, a resolução Contran, número 227, regula a utilização desse equipamento, mas o classifica apenas como opcional, quando, no nosso entendimento, deveria ser obrigatório em vista de sua excelente repercussão.

Um estudo do Canadá, de 1994, apurou que os veículos com os DRLs se envolveram 11% a menos em acidentes, se comparados com aqueles produzidos sem 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 apenas em 1% em média, nos carros equipados com acendedores automáticos de farol.³

Com efeito, essa tecnologia de baixo custo já é utilizada no Brasil, porém, na prática é limitada a um número reduzido de brasileiros. Este Projeto de Lei, portanto, tem como objetivo suplementar a democratização da provisão de itens de segurança veicular ao maior número possível de motoristas, passageiros e pedestres.

Assim, com o intuito de contribuir para a redução das vítimas nos desastres automotivos, estamos apresentando este projeto de lei, que pretende incluir as luzes de circulação diurna DRLs entre os equipamentos obrigatórios dos veículos. Essa solução, já adotada em vários modelos de automóveis, tem como objetivo permitir a fácil visualização do automóvel de dia e prevenir acidentes.

E, desta forma, que se transfira ao Contran, órgão técnico competente, a tarefa de, a partir de estudos próprios, estipular cronograma para implantação definitiva desse item de segurança nos veículos novos importados ou fabricados, montados ou encarroçados no Brasil.

Enfim, por se tratar de proposição que aponta uma solução de baixo custo e eficaz para reduzir o alarmante número vítimas de acidentes de trânsito em nosso País, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em Maio de 2012.

Deputado Jilmar Tatto
PT-SP