

## **PROJETO DE LEI N° , DE 2004**

**(Do Sr. Marcelino Fraga)**

Acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, de forma a tornar obrigatória a proteção frontal inferior em caminhões, nos termos que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

“Art. 105. ....

.....  
VII – para os caminhões e caminhões-trator com peso bruto total combinado superior a doze mil quilogramas, proteção frontal inferior com, no mínimo, 600 milímetros de espessura, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.” (NR)

Art. 2º Esta lei aplica-se aos veículos fabricados a partir de 360 (trezentos e sessenta) dias da data de publicação desta lei.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

De acordo com as estatísticas oficiais do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, aproximadamente 20 mil pessoas morrem e 320 mil ficam feridas anualmente no Brasil em consequência direta de acidentes de trânsito. Segundo especialistas no setor, o número real de mortos é bem superior a esse, devido às mortes que acontecem posteriormente, mas ainda relacionadas às seqüelas do acidente, e também ao grande número de ocorrências não registradas.

Como forma de reduzir essa enorme quantidade de feridos e de vidas ceifadas em nossas vias, devem ser tomadas tanto medidas que busquem evitar os acidentes – também chamadas de medidas de segurança ativa, como melhor conservação e sinalização das vias e o uso de freios inteligentes –, quanto medidas que, já tendo ocorrido o acidente, busquem diminuir a gravidade deste, denominadas de segurança passiva.

A medida de segurança passiva mais conhecida, e também a mais consagrada em virtude de seus excelentes resultados, é o uso do cinto de segurança. Também como forma de minimizar os danos aos ocupantes, os veículos têm sido dotados de sistemas de absorção de impacto, por meio de regiões de deformação controlada, o que possibilita a redução da gravidade de um sem número de acidentes.

Um dos tipos mais graves de colisão é a que ocorre entre carros de passeio e caminhões, devido às diferenças de inércia e de altura em relação ao solo dos veículos envolvidos. No caso das colisões traseiras, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – já editou a Resolução nº 152, de 29 de outubro de 2003, que, ao estabelecer novos requisitos de fabricação e instalação de pára-choque traseiro em veículos de carga, contribuiu para o aumento da segurança nessas ocorrências.

Já no caso de colisões frontais, geralmente de consequências ainda mais graves, uma medida de segurança passiva que contribuiria sobremaneira para o aumento da segurança dos motoristas de caminhão e, principalmente, dos ocupantes de veículos leves que com esses colidirem, é a adoção de proteção frontal inferior em caminhões, composta por uma área de deformação controlada para absorção de impactos.

A legislação européia já exige, desde agosto de 2003, que os novos caminhões de longa distância possuam uma área de proteção frontal inferior que, de acordo com rigorosos testes, seja capaz de absorver o impacto de uma colisão entre veículos com velocidade de 60 km/h. Os próprios fabricantes de caminhões já elaboraram estudos para se ampliar essa área em 600 mm, de forma que se possa absorver impactos de até 90 km/h, o que representaria 900 mortes anuais a menos naquele continente.

Considerando a violência do trânsito brasileiro, o número de vidas poupanças com legislação semelhante deve ser ainda maior. Por essa razão, propomos a obrigatoriedade da proteção frontal inferior para os novos caminhões com peso bruto total combinado acima de 12 toneladas, que são veículos usados em longa distância, com especificações a serem baixadas pelo CONTRAN.

A liberação da proteção para caminhões de menor peso deve-se ao seu uso basicamente em tráfego urbano e em pequenas distâncias, sendo necessário, para sua operação, possuir menor dimensão e maior agilidade para realizar conversões em raio curto e para o tráfego em rampas de inclinação mais alta.

Entendemos que o prazo de trezentos e sessenta dias após a vigência da lei, para que os veículos a serem fabricados possam se adequar às novas exigências, é suficiente para que o CONTRAN especifique os requisitos mínimos de fabricação e para que os fabricantes ajustem sua linha de montagem.

Pelas razões expostas, visando reduzir o número de vidas perdidas em nossas estradas, para as quais não é possível se atribuir valor, solicitamos o apoioamento dos nobres Pares para a discussão e aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2004.

Deputado MARCELINO FRAGA