

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.848, DE 2004

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

Autor: Deputado MARCELINO FRAGA

Relator: Deputado HUMBERTO MICHILES

I - RELATÓRIO

A proposta em exame, de autoria do eminentíssimo Deputado Marcelino Fraga, tem por objetivo incluir entre os equipamentos obrigatórios para os caminhões e caminhões-trator, a serem fabricados a partir de um ano da data de publicação da lei, com peso bruto total combinado superior a doze mil quilogramas, uma área de proteção frontal contra impactos, com espessura mínima de 600 milímetros, construída conforme critérios a serem definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Na justificação, o Autor argumenta que o número de mortos por acidentes de trânsito no Brasil é extremamente elevado, e que devem ser tomadas todas as medidas possíveis de segurança, tanto ativas quanto passivas, visando a redução desse número. Acrescenta, ainda, que um dos tipos mais graves de colisão é o que envolve veículos de passeio e caminhões, especialmente devido à diferença de altura e de inércia entre tais veículos.

No que se refere às colisões traseiras, é citada a Resolução CONTRAN nº 152, de 2003, que estabeleceu novos requisitos para a fabricação

8E02CD9F23

e instalação de pára-choque traseiro em veículos de carga, o que contribuiu para o aumento da segurança nessas ocorrências. Para o caso das colisões frontais, o Autor do projeto alega que na legislação europeia já está prevista uma área de proteção frontal inferior para caminhões de longa distância, capaz de absorver o impacto de uma colisão entre veículos com velocidade de até 60 km/h, o que poderia poupar muitas vidas no caso brasileiro, onde não é exigida nenhuma proteção especial para tais veículos.

Por fim, justifica-se a obrigatoriedade da proteção apenas para caminhões com peso bruto total combinado acima de doze toneladas, para não incluir os que possuem capacidade abaixo deste limite, considerados de uso tipicamente urbano, onde são necessários menor dimensão, maior agilidade de manobra e maior ângulo de ataque a rampas, características que poderiam ser prejudicadas pelo possível prolongamento frontal.

Cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na seqüência, caberá à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania emitir parecer sobre os aspectos atinentes à constitucionalidade e juridicidade do projeto de lei.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Câmara Técnica.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A intenção do nobre Autor do projeto, ao propor uma medida que busca reduzir o absurdo número de vidas violentamente perdidas nas estradas e demais vias brasileiras é, sem sombra de dúvida, extremamente louvável. Deve-se, entretanto, analisar em profundidade os diversos aspectos técnicos e de viabilidade que envolvem a matéria, para que se possa chegar à solução mais adequada para a questão.

Inicialmente, ao analisarmos as normas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, para construção de pára-choque frontal de caminhões no Brasil, observa-se que os parâmetros propostos buscam evitar, no caso de colisões frontais, a intrusão do veículo leve sob o caminhão. O uso de materiais deformáveis na região frontal do caminhão, os quais contribuiriam na absorção do choque, não está previsto na norma.

Dessa forma, a criação de uma área destinada à absorção de impactos de colisão, por meio do uso de materiais deformáveis na região frontal inferior dos caminhões, certamente contribuiria para resguardar a integridade física dos passageiros de veículos que com estes colidissem, além de suavizar o impacto também para os ocupantes do caminhão.

Na União Européia, onde a proteção frontal para caminhões de longa distância é obrigatória desde 2003, um dos maiores fabricantes mundiais de caminhões já realizou estudos para se aumentar a espessura da área de proteção, nos quais se apurou que uma expansão de 600 milímetros em tal área aumentaria a capacidade de absorção para suportar impactos de veículos trafegando com velocidade de até 90 km/h. Nessa condições, estima-se que seriam poupanas 900 vidas por ano naquele continente. Certamente, se compararmos a violência do trânsito brasileiro com a do europeu, chegaríamos a um número bem maior de vidas salvas em nosso País, caso adotássemos medida semelhante.

Quanto ao estabelecimento do limite mínimo de 12 toneladas para se exigir a proteção frontal, julgamos que mesmo caminhões com peso bruto total abaixo desse limite podem causar sérios danos a veículos leves, em caso de colisão frontal. Dessa forma, sugerimos que, do mesmo modo que no inciso II, do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a exigência seja para veículos de carga com peso bruto total superior a 4.536 quilogramas.

Quanto à especificação de uma espessura mínima de 600 milímetros para a região de absorção de impactos, consideramos que tal detalhamento será adequadamente tratado em regulamentação específica, onde, após a realização de estudos técnicos, poderiam ser fixados limites diferentes

para cada tipo de caminhão. Tal detalhamento consideraria, inclusive, os aspectos de mobilidade necessários aos caminhões tipicamente urbanos. O que julgamos necessária, é a citação expressa no texto da lei, de que a nova área de proteção frontal deve ser constituída de uma região de deformação controlada. Por fim, entendemos que um prazo um pouco mais dilatado para a vigência da lei seria mais adequado, de forma que o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – possa providenciar os estudos técnicos necessários para que o CONTRAN a regulamente, bem como os fabricantes possam adequar suas linhas de montagem de acordo com as características exigidas pela nova legislação.

Face ao exposto, por considerarmos que a matéria proposta é extremamente oportuna para o aumento da segurança do trânsito brasileiro, bem como por julgarmos que alguns ajustes podem aprimorá-la consideravelmente, somos pela **aprovação do Projeto de Lei nº 3.848, de 2004, na forma do substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2005.

Deputado HUMBERTO MICHILES
Relator

8E02CD9F23



**ARQUIVOTEMPV.DOC COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.848, DE 2004**

Acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a proteção frontal inferior em caminhões.

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 veículos de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, proteção frontal inferior, constituída por região de deformação controlada, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.” (NR)

Art. 2º Esta lei aplica-se aos veículos fabricados a partir de 450 (quatrocentos e cinqüenta) dias da data de publicação desta lei.

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

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2005.

Deputado HUMBERTO MICHILES
Relator



ArquivoTempV.doc

8E02CD9F23

