

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

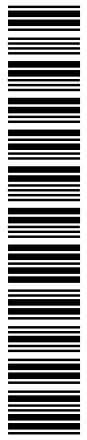
Relator: Deputado HUMBERTO MICHILES

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

A proposta em exame, de autoria do eminente 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 à redução desse número. Acrescenta, ainda, que um dos tipos mais



B17033FE33

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 nº 152, de 2003, do CONTRAN, que estabelece novos requisitos para a fabricação 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 européia 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. No Brasil, onde não há nenhuma exigência proteção especial para tais veículos, essa proteção frontal poderia poupar muitas vidas.

Por fim, justifica-se a obrigatoriedade da proteção apenas para caminhões com peso bruto total combinado acima de doze toneladas, para não incluir considerados de uso tipicamente urbano, dotados de menores dimensões, 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



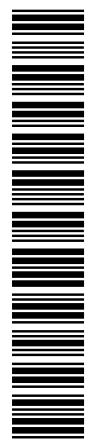
B17033FE33

Devido ao fato de concordarmos com a intenção do nobre Autor do projeto, que propõe uma medida para reduzir o número de vidas perdidas de forma violenta nas estradas brasileiras, votamos anteriormente pela aprovação da matéria, com algumas alterações que entendíamos necessárias. No entanto, após realizarmos uma análise mais profunda dos diversos aspectos técnicos, legais e de viabilidade que envolvem a proposta, achamos por bem reformular nosso voto, que passa a ter os seguintes termos.

Sem dúvida, 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 eles colidissem, além de suavizar o impacto também para os ocupantes do caminhão.

Julgamos, entretanto, que, antes da adoção de medida de tal natureza, devem ser realizados ensaios e testes de adequação com a utilização de veículos da frota nacional, para que possa ser apurada a efetividade da área de absorção, bem como ser levantada a relação custo-benefício da proposta em condições brasileiras. Ademais, deve-se considerar que a alteração pretendida certamente se refletiria no preço dos caminhões, vindo a incidir no custo dos fretes brasileiros.

Sendo realizados os testes acima citados, e caso se conclua pela viabilidade da adoção da zona de deformação controlada, consideramos que tais padrões deverão ser adotados por meio de norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, como já é feito nas demais regras de construção de pára-choques frontais de caminhões, ou mesmo por resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, nos termos da competência atribuída ao órgão no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.



Não sem razão, o legislador do CTB estabeleceu, em seu art. 105, alguns poucos equipamentos obrigatórios dos veículos, remetendo ao CONTRAN sua especificação e o acréscimo de outros, o que foi feito na forma da Resolução nº 14/1998 e alterações posteriores. Julgamos acertada essa opção, visto que a adoção de texto legal muito detalhista é contraproducente, notadamente em situações em que a rapidez da evolução tecnológica exige norma de comando mais flexível. Em tais casos, onde podemos enquadrar a proposta em análise, certamente seria mais fácil realizar adequações e ajustes em uma resolução do CONTRAN do que promover alterações no texto de uma lei ordinária.

Face ao exposto, por considerarmos que a matéria proposta carece da realização de ensaios técnicos e avaliações econômicas para sua implantação, bem como por considerarmos que o tema seria melhor abordado em norma da ABNT ou em resolução do CONTRAN, nosso voto é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 3.848, de 2004.

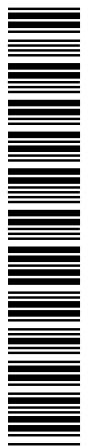
Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2006.

Deputado HUMBERTO MICHILES
Relator



B17033FE33

ArquivoTempV.doc



B17033FE33