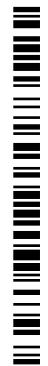


# PROJETO DE LEI DO SENADO Nº DE 2017

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, *que institui o Código de Trânsito Brasileiro*, para prever a restrição de horário de tráfego de veículos de carga em rodovias com risco de desabamento ou deslizamento.



SF/17233.75210-67

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 94 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 94. ....

§ 1º .....

§ 2º Quando liberado o tráfego em trecho de rodovias com riscos de desabamentos, deslizamentos ou que tenha a sua estrutura comprometida por meio de rachaduras e assemelhados, o trânsito de veículos de carga que sobrecarregue e possa acarretar o agravamento do estado da rodovia deverá ser restrito a horários específicos e com a sinalização adequada ostensiva

§ 3º A não fiscalização dos trechos descritos incorrerá em multa ao agente e ao órgão competente pela fiscalização ” (NR).

**Art. 2º** Esta lei entra em vigor decorridos cento e oitenta dias de sua publicação

## JUSTIFICAÇÃO

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, em 2016, somente nas rodovias federais, aconteceram 20.994 acidentes graves, que

resultaram em 21.439 pessoas feridas gravemente e 6.405 mortes. Esses são números que preocupam, e a realidade é ainda pior, pois a segurança não é melhor na maioria das rodovias estaduais e municipais.

Em caso de ameaça de riscos de deslizamentos ou desabamentos, deverá ser obedecido o art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro que determina que:

“Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.”

Assim, as autoridades de trânsito podem permitir o trânsito, se avaliam haver baixa probabilidade de acidentes nos trechos sinalizados. Entretanto, uma correta análise de risco leva em conta não só a probabilidade de ocorrência dos eventos, mas também a gravidade do acidente, ainda que de remotas chances de ocorrência. Por isso, devemos minimizar as chances de desastres envolvendo veículos pesados de carga, que, quando ocorrem, costumam ceifar inúmeras vidas simultaneamente, enlutando às vezes cidades inteiras.

**No Estado do Espírito Santo** um grave acidente que aconteceu no início da manhã da quinta-feira (22) de junho de 2017 entre uma carreta, um ônibus da Viação Águia Branca – que havia partido de São Paulo em direção à Vitória – e duas ambulâncias, no Km 343, na BR-101, em Guarapari, foi o mais crítico registrado até hoje nas estradas do Espírito Santo. Em março de 2003, uma colisão entre um ônibus da Viação Itapemirim e um caminhão carregado de cocos verdes na BR 101 Sul, na localidade de Jucu, em Viana, teve 15 pessoas mortas e 33 ficaram feridas.

SF/17233.75210-67

O ônibus seguia de São Paulo com destino a Campina Grande na Paraíba. O caminhão havia saído do Ceará e tinha o Rio de Janeiro como destino final.

Outra tragédia também está marcada na história das rodovias capixabas. Em janeiro de 2006, dez turistas mineiros morreram quando uma carreta invadiu a contramão e bateu de frente com o microônibus em que eles estavam. O acidente aconteceu no Km 138,2, na BR-262, em Muniz Freire, na Regiao do Caparaó.

SF/17233.75210-67

Em razão dessa situação, apresentamos esta proposição, a fim de prever que as autoridades de trânsito criem restrição de horário para o trânsito de veículos pesados de carga em trechos de rodovias sinalizados com risco de desabamento ou deslizamento. As autoridades poderão definir horários, por exemplo, que tenham maior visibilidade, menor volume de tráfego ou que disponham da presença de agentes de trânsito.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação deste Projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS